



Área de transcripciones

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
PRIMERA LEGISLATURA ORDINARIA DE 2018

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

MARTES, 4 DE SETIEMBRE DE 2018
PRESIDENCIA DEL SEÑOR WUILIAN MONTEROLA ABREGÚ

—A las 08:16 h, se inicia la sesión.

El señor PRESIDENTE.— Buenos días, señores congresistas.

Habiendo verificado el *quorum* reglamentario, al contar con la presencia de los señores congresistas Israel Lazo Julca, Karla Schaefer Cuculiza, Guillermo Martorell Sobero, Clemente Flores, Wilmer Aguilar, Jorge Castro, Justiniano Apaza y Dalmiro Palomino; con las licencias del congresista Modesto Figueroa y Horacio Zeballos Patrón, vamos a iniciar nuestra segunda sesión ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones.

DESPACHO

El señor PRESIDENTE.— Se ha remitido a sus despachos en forma electrónica la agenda documentada, que incluye la relación de sumilla de los documentos recibidos y remitidos por la comisión.

Asimismo, debemos dar cuenta de los proyectos de ley que han ingresado a la comisión:

Proyecto de Ley 2975/2017, que propone declarar de necesidad pública e interés nacional la construcción del aeropuerto internacional del distrito de Cátac, de la provincia de Recuay, en el departamento de Áncash.

Proyecto de Ley 3195, que propone declarar de necesidad pública y preferente interés nacional la ejecución y culminación del primer y cuarto eje vial de la Región Amazonas.

Proyecto de Ley 3197, que propone declarar de necesidad pública e interés nacional la ejecución del Proyecto Tren Nororiental del Marañón Bayóvar-Cajamarca-Saramiriza.

Proyecto de Ley 3223, que propone regular el tipo de publicidad estatal que realiza el Estado en medios de comunicación televisiva, radial y escrita, así como la oportunidad y justificación para realizarla en los medios privados, estableciendo topes máximos en gasto en lo que deba incurrir.

Al respecto, se da por admitido los proyectos en cuestión, se ha elaborado un informe de admisibilidad, y se están solicitando las opiniones correspondientes.

Informes

El señor PRESIDENTE.— Señores congresistas, debo informar que el día de ayer, 3 de setiembre del año 2018, recibí al señor embajador de la República de Corea del Sur, June Hyuck Cho, acompañado con el encargado del tema de transportes, señor Yiu Sun King, quien nos manifestó su interés de presentar ante la comisión los avances de los convenios con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones sobre ciudades inteligentes y el rol de TICs con estas, así como la ejecución de planes piloto en Piura y en Tacna.

Por consiguiente, propongo que la comisión los invite a la próxima sesión, o salvo mejor parecer.

Si algún congresista desea hacer un informe.

Congresista Palomino, tiene uso de la palabra.

El señor PALOMINO ORTIZ (FP).— Presidente, muy buenos días; saludar a todos los presentes.

Presidente, realmente estamos en una situación muy crítica en el interior del país, hoy viniendo he escuchado por noticia que Oroya está tomada por la empresa Doe Run, las vías de comunicación, y creo



que en entender los casos, presidente, nosotros desde esta comisión tenemos que pedir el informe al ministro de Transportes para que el avance entre las dos instituciones, la minera y de la vía, cómo van coordinando para poder solucionar este problema tan álgido que existe en nuestro país.

Asimismo, presidente, en Apurímac también la misma situación, las vías de comunicación, que realmente traslada los minerales y también por ahí circulan las personas que se conectan con Arequipa y Cusco, están tomadas las vías porque el Estado, el Gobierno no está dando solución y con los compromisos del asfaltado de las pistas, presidente.

En ese sentido, presidente, yo quisiera que desde la comisión convoque a los dos sectores para que pueda informar y la solución que están poniendo, presidente.

Yo creo que esto se va a replicar en otros lugares de la región también, y yo creo que se trata de un plan nacional, presidente.

En ese sentido, invoco a esta Mesa, presidente, para que usted pueda invocar y pedir los resultados.

Y si viene hoy día, podríamos ya pedir al ministro este informe, presidente.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Sí, el ministro ha confirmado su presencia, seguro a las nueve en punto va a estar acá.

Señor Jorge Castro, tiene uso de la palabra.

El señor CASTRO BRAVO (I).— Señor presidente, buenos días, señores congresistas.

Por favor, parece que estamos en una novela diferente, un poquito de más orden, por favor.

Señor presidente, no sé si han entregado las carpetas, en función de que se había tomado un acuerdo en la primera sesión, pero si no nos han entregado ninguna Laptop cómo podríamos estar trabajando en este momento, estamos prácticamente..., no sabemos qué hacer.

Nosotros no venimos a escuchar, venimos a tomar nota, a tomar apuntes, de tal manera que podamos sustentar nuestras posiciones.

Y eso, hay una ausencia, sin Laptop y sin los documentos escritos, tenemos que escoger algún tipo de alternativa.

Por lo menos en este sentido, me parece que se imprima por lo menos en este momento, para tener a disposición no solamente la agenda, sino también tomar las notas correspondientes.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Castro.

Sí, efectivamente, eso se votó, pero dada las circunstancias vamos a de repente mandar a imprimir. Hay que mandar a imprimir y en breve momento le vamos a alcanzar la agenda.

Congresista Aguilar, tiene uso de la palabra.

El señor AGUILAR MONTENEGRO (FP).— Presidente, saludar a usted y a los colegas congresistas que están presentes.

Solamente para poder profundizar un informe, toda vez que la vez pasada hicimos, pero como la comisión recién estaba asumiendo su trabajo y de repente no sé enfocó más en el tema.

Para dar a conocer e informar que en su momento mi persona, a invitación de la embajada de Corea del Sur, asistió a un evento importante sobre un fórum, donde participaron 17 países de Latinoamérica y el Caribe.

Y es importante este tema de ciudades inteligentes, y que bien que usted haya tenido ya la reunión también con el embajador de Corea, me parece ideal.



Habiendo participado en este evento y notado la intención de cooperación que tiene este país al Perú, y que hay ciudades como Tacna, como Piura, que han firmado sino me equivoco ya esa carta de intención, para que de una vez por todas se inicien algunas tareas en cooperación con este país, nos interesa bastante invitar para que puedan estar, profundizar el tema y nos puedan explicar.

Y regiones, por ejemplo, como la que represento, Cajamarca, que me han pedido las autoridades para que países como estos los pueda ayudar y cooperar en el avance del desarrollo integral de los pueblos, se pueda hacer en una próxima reunión.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Wilmer Aguilar.

Vamos a invitar para la próxima sesión a los señores de Corea del Sur, para que nos expliquen de las ciudades inteligentes, y de los TIC.

¿Algún colega congresista más?

Damos la bienvenida al congresista Ochoa y al congresista Miguel Ángel Elías.

Congresista Karla Schaefer, tiene uso de la palabra.

La señora SCHAEFER CUCULIZA (FP).— Sí, presidente. Saludar a los colegas congresistas, a las personas que nos acompañan.

Presidente, no sé, y le he pasado al equipo técnico un video, no sé si lo podrá poner, qué bueno que venga el ministro, porque justo en la semana de representación estuve en la zona cero, de todas las regiones afectadas por el fenómeno de El Niño, que fue Catacaos y Cura Mori, porque ya colapsó, aparte de las lluvias, con el desborde del río Piura.

Entonces, hemos visto ahí la carretera que conduce a Cura Mori, que es la del Bajo Piura, que se abre un brazo al lado izquierdo, la carretera está tal cual que le afectó el fenómeno de El Niño, presidente, tal cual.

O sea, acá no sacaron pero ni la rama que llevó el río, las piedras, ahí está tal cual, con las cangrejas, hay parte donde ya la pista..., no sé si el equipo técnico pueda ponerlo... Sí, para poderlo... Entonces, si quiere pasamos, presidente, para no demorar la sesión y poder tener al ministro.

Bueno, lo importante también enseñárselo al ministro, para ver qué ha pasado, porque acá realmente no hay una visibilización de las situaciones críticas de los efectos del Niño Costero, porque tengo otro problema en Educación, pero cuando uno les dice algo, todo es o me estás molestando o eres obstruccionista, o sea, quieren que uno vaya con una venda a las regiones, peor la mía que es afectada por El Niño de una manera muy fuerte, y que no digamos nada. O sea, no sé cuál es la situación.

Entonces, yo vengo a trabajar acá, traer la voz de la gente que no tiene voz, sino les gusta que renuncien pues, que renuncien sino quieren trabajar, así de simple.

El país está esperando por el Ejecutivo, lamentablemente nosotros no somos Ejecutivo, la gente no entiende que nosotros no hacemos la pista, que nosotros no le damos solución a ese colegio donde viven 85 niñas, que es un centro de formación rural de alternancia y que les importa nada -iba a decir otra palabra más fea, pero no- viviendo en un coliseo, en Cura Mori, o sea, ni siquiera en la zona cero han dado solución a estos temas.

Y cuando pregunto, cuál es la solución para que ellas regresen a su colegio, si hay una expediente, porque ha sido soterrado por..., nadie sabe nada, nadie, ni la autoridad de Piura, de Lima, el ministro de Educación, o sea, estamos mal, presidente.

Uno llama por esta carretera al Ministerio de Transportes, nadie sabe nada, no la tienen registrada, no la tienen mapeada, es algo increíble.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Karla Schaefer.



Efectivamente, vemos la indolencia que nuestros hermanos afectados por el fenómeno de El Niño Costero, el que le habla también representa a Huancavelica, no hay una obra que haya empezado, ni en Transportes ni en los diferentes sectores, es lamentable.

Vamos a mostrar el video cuando esté presente el ministro.

Congresista Karla Schaefer.

La señora SCHAEFER CUCULIZA (FP).— Sí. Para sumar a lo dicho por usted.

Lo peor del caso, o sea, quizás al presidente le mienten, porque el presidente ha estado en Cura Mori, ha estado en Cura Mori, pero lo llevan en helicóptero.

Entonces, cómo sientes y recorres las situaciones de esta carretera, porque si él hubiera ido en carro, te quedas cerca del aeropuerto, se hubiera dado cuenta. Yo creo que el presidente hubiera dicho qué pasa acá.

Igual, imagínense, las niñas que están tiradas, que al principio han dormido ahí en el suelo del coliseo, porque están internadas y las clases las hacían en las graderías del coliseo, el presidente ha estado a dos cuadras, pero lo llevan a subirse a un atrio, como que nadie lo toca. No, él tiene que recorrer. Acá creo que hay un oficialista, que le diga no te subas al estrado, ven y recorre, él es de Lambayeque, imagínense que hemos estado con el presidente en Lambayeque.

Y bueno, a quien criticaron tremendamente fue al alcalde de la zona, pero el presidente tiene que recorrer. Llevó a unos camiones compactadores, hubiera visto caminando cómo vivimos flotando en la basura. Eso es el trabajo que tiene que hacer el presidente, no en un estrado donde nadie lo toca.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista.

Congresista Clemente Flores, tiene uso de la palabra.

El señor FLORES VILCHEZ (PPK).— Gracias, presidente; a los colegas congresistas.

Presidente, todos estamos conscientes de que a todos nos interesa la reconstrucción del norte del país, en las regiones que han sido afectadas por el fenómeno climático.

Usted ha mencionado, o sea, en el país todos quisiéramos hacer las cosas ya, pero tenemos que ir avanzando paso a paso.

Tenemos más de 10 años la reconstrucción de Pisco, que pasó, y creo que hay colegas congresistas que anteriormente han estado en esa gestión también, y les consta de que tuvimos un gobierno en ese momento que no tuvo la capacidad, y a este gobierno que recién tiene, en este caso el presidente Vizcarra, menos de cuatro meses, quieren que la solución se dé ya.

Yo creo que hay que ser también realistas, dar importancia a que se está haciendo, y se está trabajando. Mira, en Piura, no es que se dice no se ha empezado una sola obra, y acá la congresista Schaefer no nos va a dejar mentir, se ha hecho una carretera que estaba totalmente dañada, Catacaos-Piura, usted va a ver, está hermosa esa carretera, que ya se ha culminado.

Hubo otro cuestionamiento en la carretera que era Piura, en Talara, también ya se terminó.

Entonces, así se están empezando las obras, seguramente el ministro va a venir a explicar en un momento el avance de cada una de ellas, pero se está empezando y se está avanzando el proceso de reconstrucción.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, congresista Clemente.

Sí, pero el hecho es que hay que ser un poco más proactivos, y creo que ha habido un statu quo que recién ha empezado a funcionar, eso sí también hay que reconocerlo.

Congresista Miguel Ángel Elías, tiene uso de la palabra.



WILFRIDO MONTEROLA ABREGU
PRESIDENTE

El señor ELÍAS AVALOS (FP).— Muchas gracias, presidente; un cordial saludo a todos los colegas.

(2) En la misma línea que la congresista Karla Schaefer, yo también tengo una gran preocupación allá en mi Región Ica, porque hasta la fecha no se ha hecho o no han movido ni un dedo para construir dos puentes, señor, ni siquiera un puente Bailey, que es en el río San Juan, esto es allá en el distrito de Changuillo, en Nazca, y lo mismo que el puente sobre el río Matagente, que une Chíncha con El Carmen, todavía tienen que pasar por el lecho del río, en fin.

Esto es lamentable de verdad, porque no solamente es la gestión del presidente Vizcarra, esto viene de este gobierno, del gobierno, sea quien sea el presidente de la República; entonces, tiene que asumir los activos y pasivos como es lógico.

Y, también el ejemplo que ha puesto nuestro colega Flores, bueno, efectivamente, Pisco todavía tiene lo que le llaman los muros de la vergüenza, porque qué sucedió, señor presidente, en el terremoto del 2007, las autoridades traficaron con los bonos 6000, traficaron con el dinero que le dieron a la gente para poder hacer sus módulos, traficaron con eso.

Es más, hubo una comisión aquí encargada de ver el tema Forsur, que fue la comisión de Rogelio Canches, y las autoridades, los fiscales, en Ica encarpetaron ese informe que costó cerca de un millón de soles al Estado, ahí está encarpetado, y ahí están esas autoridades participando nuevamente en política, queriendo ser alcaldes y gobernadores regionales.

Esto de verdad, lamentable lo que está sucediendo.

No queremos que en este tema de la reconstrucción de El Niño Costero se repita otra vez el tema de Forsur, basta ya, señor presidente.

Por otro lado, quiero informar que el día de ayer en mi despacho, en la Comisión de Defensa del Consumidor, estuvimos reunidos con la directora de Ositrán, Verónica Zambrano, y ahí hemos intercambiado ideas, y nos ha puesto de conocimiento también de que ellos tienen un aplicativo para los celulares, en la cual pueden hacer denuncias directamente.

Si bien es cierto, ellos se encargan de ver toda la infraestructura a nivel nacional, también van a poder atender algún pedido y reclamo que la población común y corriente pueda denunciar.

Así de que esto es un buen paso, señor presidente, para poder enlazar criterios y también denuncias.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Elías.

Si no hay más Pedidos, pasamos a la estación de Orden del Día.

ORDEN DEL DÍA

El señor PRESIDENTE.— Señores congresistas, iniciamos en Orden del Día el debate del predictamen recaído en el Proyecto de Ley 2946, 3138, 3140, mediante el cual se propone con texto sustitutorio, la Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible.

Debemos también agregar el Proyecto de Ley 2211, del señor congresista Richard Acuña, cuyas propuestas ya están contenidas en este dictamen que hoy presentamos.

La comisión, de la revisión de los contenidos de cada una de las propuestas legislativas presentadas, concluye que todas están referidas a la promoción y regulación del uso de bicicleta como medio de transporte sostenible, propiciando incluso estímulos para su correcta implementación.

Por lo tanto, los proyectos en estudio tienen identidad de la materia y contenido, resultando inoficioso dictaminar aisladamente todas las propuestas legislativas, razón por la cual deben ser acumuladas.

La legislación comparada en cuanto al uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, tenemos una normatividad en Ecuador, Colombia, Holanda y España.

Asimismo, hemos corroborado la legislación en Singapur, en el Estado de Tamaulipas, Estados Unidos Mexicanos, en la provincia de Córdoba, Argentina, asimismo existen propuestas legislativas en Chile.



La comisión propone un texto sustitutorio, denominándose la norma "Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible". Y la comisión reordena los artículos propuestos.

Así, por la trascendencia se debe empezar legislando sobre la implementación de la política pública para el uso de la bicicleta, la cual será de competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en coordinación con los gobiernos regionales y locales.

Asimismo, el Instituto Nacional de Estadística e Informática, debe implementar progresivamente con cargo a sus propios recursos un sistema de monitoreo acerca del uso de las bicicletas como medio de transporte sostenible, eficiente y que contribuye en la preservación del medio ambiente.

En cuanto a la iniciativa de declarar el 3 de junio de cada año como el Día Nacional de la Bicicleta, concordante con lo establecido de la Asamblea General de las Naciones Unidas, en la Resolución 72/272, estamos de acuerdo, ya que permitirá a los organismos públicos y privados realizar actividades para conmemorar la fecha y crear conciencia de la necesidad del uso de la bicicleta.

Es importante señalar que esta norma no se contrapone a lo legislado en la Ley 29593, Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promueve su utilización como medio de transporte sostenible.

Ya esta establece el día 22 de setiembre de todos los años el Día Nacional sin Auto.

La comisión considera que el artículo 4 de la norma debe desarrollar en tres numerales la importancia de la promoción de la educación vial y el uso de la bicicleta en instituciones educativas de nivel primario, secundario, y le encarga un rol especial a la educación superior, de que promueva jornadas de sensibilización del uso adecuado en la norma de tránsito, aplicables a la conducción de bicicletas como medio de transporte sostenible.

La comisión considera que es imprescindible que el Estado peruano adecúe la infraestructura vial pública para facilitar el uso de la bicicleta; sin embargo, debemos reconocer que en el extremo no podemos emitir una norma que obligue la ejecución directa de obras, por lo que recurrimos a realizar una norma de carácter declarativo.

Asimismo, con la finalidad de facilitar esta exhortación, proponemos que los gobiernos regionales y locales estén autorizados a utilizar los mecanismos de Obras por Impuestos, regulado en la Ley 29230, Ley que impulsa la inversión pública regional y local con participación del sector privado, con la finalidad de adecuación de la infraestructura urbana y de transporte existente y construcción de ciclovías, para facilitar el uso de bicicleta como medio de transporte.

Proponemos en el artículo 6, que los tres niveles de gobierno deben implementar medidas que faciliten el transporte intermodal, con la finalidad de que el ciclista conecte su trayecto con otros medios de transporte. Asimismo, se debe habilitar espacios y estructuras seguras para el estacionamiento de bicicletas en el estacionamiento de medios de transporte masivo.

En la propuesta del artículo 7, establecemos que las entidades públicas y privadas en el plazo no mayor de tres años, contados a partir de la publicación de la presente ley, independientemente de su reglamentación, adecuan sus espacios para estacionamiento de bicicletas en una promoción de hasta un 5% del área que destinan a los vehículos automotores.

Las municipalidades provinciales y distritales son responsables de cautelar la ejecución y establecer la obligatoriedad de la aplicación de esta norma en las nuevas construcciones.

Esta propuesta deja de lado que el órgano encargado de cautelar la ejecución sea Indecopi, pues como sabemos son los gobiernos locales los que otorgan las licencias y autorizaciones de construcción y adecuación de los centros públicos y centros comerciales.

La comisión en este artículo 8, ha considerado reconocer la propuesta del sistema de bicicleta pública a cargo de los gobiernos locales, con sus recursos disponibles consistentes en préstamos o alquiler de bicicletas, priorizando este servicio la intermodalidad a los sistemas de transporte masivo, con la finalidad de incentivar el uso de la bicicleta en la ciudadanía.



Cabe señalar que esta modalidad ya viene siendo practicada en nuestro país en los distritos de Surco, San Borja y San Isidro.

La comisión pone especial atención a los medios de promoción del uso de la bicicleta por los centros laborales, para la cual establecemos:

a. Los empleadores privados y públicos incentivan a sus trabajadores el uso de la bicicleta como medio de transporte para llegar a su centro de labores a través de medios tales como flexibilización en la hora de ingreso, días u horas libres, facilitación de duchas al interior del centro de trabajo, entre otros.

b. Los servidores públicos reciben una jornada laboral libre remunerada por cada 45 veces que certifiquen haber asistido al centro de labores en bicicleta, para lo cual cada institución del sector público deberá formular e implementar las medidas necesarias para su desarrollo y certificación, en concordancia con las disposiciones emitidas por el Ministerio de Trabajo.

La comisión considera que siendo la propuesta una norma integral debe contener los derechos y obligaciones de los ciclistas y por ende las infracciones que serían aplicables a los mismos.

Cabe señalar que la propuesta de la comisión ha disminuido significativamente las multas por sanciones aplicables por la comisión de infracciones por los ciclistas, en comparación a la propuesta legislativa.

Finalmente, establecemos tres disposiciones modificatorias, transitorias y finales.

En la primera, se establece la modificación de los artículos 7 y 23 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, con la finalidad de establecer que en el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructuras, contiene las normas técnicas que permite la implementación progresiva del elemento de movilidad sostenible.

Asimismo, se establece la necesidad de normas técnicas que permitan la implementación progresiva de elementos de movilidad sostenible, los que deben incluirse en el planeamiento de gestión de infraestructura vial.

En la segunda disposición, se estableció la obligación de informar detallada las acciones realizadas para la implementación de la ley del Congreso de la República, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la primera quincena del mes de setiembre de cada año a la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República.

En la última disposición, se propone elaborar el reglamento de la presente ley en el plazo de 90 días calendario.

Por lo expuesto, la comisión considera viable la propuesta con el texto sustitutorio descrito.

Si hubiera alguna participación sobre esta propuesta, o pasamos al voto.

Congresista Elías, tiene uso de la palabra.

El señor ELÍAS AVALOS (FP).— Sí, señor presidente.

Solamente para decir que este es un buen proyecto, pero tendría que estar acompañado con la aprobación del tan mencionado proyecto de la autoridad de transporte entre Lima y Callao.

Sería importantísimo ordenar el tráfico, porque las consecuencias las van a pagar después los ciclistas; venir de San Borja aquí al Congreso en bicicleta, imagínense lo que le costaría a las personas. Se tiene que ordenar el tráfico para poder brindarles todas las facilidades y seguridad a las personas que vamos a usar bicicleta cuando eso sea oportuno.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias.

Congresista Clemente, el uso de la palabra.

El señor FLORES VILCHEZ (PPK).— Gracias, presidente.



Saludar esta iniciativa que es sumamente importante creo para el medio ambiente. Bueno, un vehículo que no va a contaminar, mucho más rápido y aparte que es saludable.

Pero creo que debemos empezar, presidente, primero que las municipalidades aprueben dentro de su reglamentación el tema de las vías, porque sino tenemos las vías, cómo mandamos las bicicletas a las calles, generaría accidentes y la situación sería gravísima.

Creo que primero empecemos por ese lado, de que una vez aprobadas las municipalidades, que demuestren que ya tienen las vías de acceso para el ciclismo, recién creo podría entrar en vigencia este proyecto que creo que es importante.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias.

Congresista Dalmiro Palomino.

El señor PALOMINO ORTIZ (FP).— Presidente, felicito este proyecto tan importante que está promoviéndose en esta comisión, presidente, porque se trata del cuidado del medio ambiente.

También quiero manifestar, presidente, realmente si estamos promoviendo el uso de la bicicleta también tenemos que exigir a las autoridades que planifiquen las nuevas vías para el uso de este vehículo no motorizado, porque realmente estamos viendo de una racionalización de días y ahora estamos saturados; entonces, racionalización creo que es interesante, pero sería mejor que **(3)** promuevan otras vías para el uso, porque está viéndose reglamentación de papeletas, todo presidente.

Entonces, en ese sentido creo que los involucrados también deben estar acá, las municipalidades, para poder informarnos cuáles son las vías que pueden racionalizar, o qué vías nuevas alternativas van a promover cuando se aplique este reglamento, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Sí, ya tienen un proyecto, la Municipalidad de Lima tiene un proyecto de construir más de 100 kilómetros de vías, o sea, hasta el próximo año.

Entonces, sí están ya las municipalidades comprendidas en el desarrollo vial.

Algún congresista más, sino pasamos a la votación.

Congresista Dalmiro.

El señor PALOMINO ORTIZ (FP).— En el artículo 4, dice promueve el uso el Ministerio de Educación, a través de las instituciones educativas de primaria y de secundaria de todo el territorio nacional, establece actividades promocionales de la educación vial con la finalidad de que los alumnos conozcan el uso adecuado de las normas de tránsito aplicados en la conducción de la bicicleta.

También debe ser público y privado, presidente, yo no sé en qué punto podemos aplicarlo, porque si vamos a promover tiene que ser la escuela privada y pública, para que toda la sociedad esté involucrada en este uso, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Sí, vamos a tomarlo en cuenta, con cargo a redacción. Vamos a ponerle público y privado.

Bueno, sometemos a la votación.

Los que estén a favor, levanten la mano.

Eloy Narváez, a favor; congresista Wilmer Aguilar, a favor; congresista Jorge Castro (Abstención), congresista Justiniano Apaza, en contra; congresista Miguel Ángel Elías, a favor; congresista Roy Ventura, a favor; congresista Dalmiro Palomino, a favor; congresista Clemente, a favor; congresista Guillermo Martorell, a favor; congresista Karla Schaefer, a favor.

Ha sido aprobado por mayoría.

Congresista Castro.



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

WILIAN MONTEROLA ABREGU
PRESIDENTE

El señor CASTRO BRAVO ().— Señor presidente, dejo constancia porque no tenemos la documentación correspondiente. No sé realmente lo que estamos tratando.

El señor PRESIDENTE.— Le hago recordar, señor congresista, que aprobamos en la comisión y en su despacho se le ha remitido por vía electrónica y lamentamos que no lo haya revisado.

Como segundo punto de la agenda, tenemos el debate del predictamen recaído en el Proyecto de Ley 3075, mediante el cual se propone el texto sustitutorio de la Ley que declara de necesidad pública e interés nacional el Proyecto de la infraestructura portuaria de rehabilitación del terminal portuario de Pucallpa.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha concesionado el proyecto de hidrovía amazónica que beneficiaría a más de un millón cien mil ciudadanos del nororiente peruano, que busca mejorar las condiciones de navegabilidad en los ríos Huallaga, Marañón, Amazonas y Ucayali, con la cual se espera que el transporte de pasajeros y carga en esa ruta sea más eficiente, ordenado y seguro, contribuyendo así con el desarrollo del comercio regional y bienestar general de la población.

En este sentido resulta de vital importancia desarrollar en estas rutas proyectos de infraestructura portuaria, que permitan un embarque y desembarque adecuado de las personas y de carga.

La ciudad de Pucallpa, ubicada en la parte centro oriental del Perú, en la provincia de Coronel Portillo, capital del departamento de Ucayali, es un lugar de gran importancia, ya que por su ubicación geográfica une a la costa y centro del país con las ciudades más importantes de la amazonía, a través de la carretera IIRSA centro y a través del río Ucayali.

Esta obra de infraestructura portuaria es de gran envergadura y de interés nacional, toda vez que permitirá la prestación de servicios de transporte acuático, esencial para el desarrollo de las personas y el acceso a las mejores condiciones de vida, a través del aseguramiento de servicios portuarios en la ciudad de Pucallpa, a efectos de que se brinden de manera continua con un estándar mínimo de calidad, con condiciones adecuadas de seguridad para la vida y la salud de los pasajeros y accesible a la población. Además, ayudará a reducir la brecha de infraestructura existente en el departamento de Ucayali, brindará conectividad a las poblaciones alejadas con fines de inclusión social y permitirá la mejora económica de las poblaciones que se verán beneficiadas con la ejecución de dicha obra.

La comisión en el estudio de la propuesta, resalta que en la página 7 y 8 del proyecto del Ejecutivo, se justifica adecuadamente la creación de necesidad pública e interés nacional, ya la conformidad del código SNIP 3503 del proyecto de rehabilitación del terminal portuario de Pucallpa se realiza sobre los terrenos del ex terminal portuario y de los terrenos de las manzanas adyacentes, es decir, los terrenos de la Dirección de Capitanías de Ucayali y los terrenos de terceros, sin perjuicio de lo señalado en el expediente técnico de la fase de inversión, la cual realiza la identificación precisa del área del proyecto.

La comisión considera necesario señalar que el artículo 25 del Decreto Legislativo 1192, decreto legislativo que aprueba la Ley marco de adquisición y expropiación de inmuebles, transferencia de inmuebles de propiedad del Estado, liberación de transferencias y dichas otras medidas para la ejecución de obras de infraestructura, establece que al expedirse una ley autoritativa de expropiación debe señalarse la razón de la necesidad pública o seguridad nacional que justifique la expropiación.

Finalmente, debe quedar claro que la identificación de los inmuebles a expropiar, así como el pago y otros, se realizará de conformidad al artículo 28 de la referida ley.

Bueno, este es un proyecto que viene del Ejecutivo, creo que es importante que debemos someter a la votación.

Los que estén a favor de este proyecto importantísimo:

Congresista Narváez, a favor; congresista Montenegro Aguilar, a favor; congresista Jorge Castro, abstención; congresista Justiniano Apaza, a favor; congresista Elías Ávalos, a favor; congresista Roy Ventura, a favor; congresista Dalmiro, a favor; congresista Clemente, a favor; congresista Martorell, a favor; congresista Schaefer, a favor; y la presidencia, a favor.

Ha sido aprobado por mayoría.



Como tercer punto de la agenda, tenemos el trámite de pedido de la reconsideración de la votación del dictamen recaído en el proyecto de Ley 774/2016, solicitado por el señor congresista Raymundo Lapa Inga, presentado el 27 de junio del 2017.

La comisión, de la revisión del expediente, ha determinado que la reconsideración fue presentada el 27 de junio del año 2017 en plena sesión, a las 10 y 11 horas, antes de que culminara la sesión en la que se aprobó el dictamen del Proyecto de Ley 774/2016-CR.

Es decir, la reconsideración debió ser tramitada de acuerdo al artículo 58 del reglamento, y no se hizo durante la presencia del señor presidente de aquel entonces, el congresista Guillermo Bocángel, presentándose a la oficina de Trámite el dictamen sin dar cuenta de la existencia del recurso de reconsideración.

Razón por la cual, en el Pleno del Congreso, el señor congresista Edgar Ochoa Pezo solicitó regrese a la comisión, por haberse incumplido con un requisito de procedibilidad, admitiéndose la cuestión y ordenándose el regreso a la comisión, como señala el Oficio 391-2018-2019-ADP-D/CR, de la Oficialía Mayor.

Señores congresistas, corresponde para subsanar el dictamen aprobado, poner a su consideración la reconsideración presentada por el congresista Lapa Inga.

Señores congresistas, dejo en constancia de que el acuerdo requiere el voto de la mitad más uno legal de congresistas de la comisión, es decir 9 votos para que esta reconsideración sea aprobada nuevamente.

Sometemos a la votación.

Congresista Eloy Narváez, abstención; congresista Wilmer Aguilar, a favor; congresista Jorge Castro, abstención; congresista Justiniano Apaza, a favor; congresista Miguel Ángel Elías, a favor; congresista Roy Ventura, abstención; congresista Dalmiro, abstención; congresista Clemente, a favor; congresista Martorell, abstención; congresista Karla Schaefer, no está; a favor también la presidencia.

No se ha alcanzado el voto de la reconsideración. 5 votos a favor, no alcanzó la reconsideración.

En consecuencia, la reconsideración ha sido rechazada.

Por lo siguiente, señores congresistas, se retornará el dictamen a Trámite Documentario para que continúe el procedimiento pertinente.

Señores congresistas, solicito la dispensa de trámite de aprobación del acta, hasta esta parte que se ejecuten los acuerdos, se votará a mano alzada.

Los que estén a favor.

Aprobado por unanimidad.

Suspendemos brevemente la sesión para invitar al ministro de Transportes y Comunicaciones Edmer Trujillo, para que pase a la sala.

Congresista Elías, tiene uso de la palabra.

El señor ELÍAS AVALOS (FP).— Gracias, presidente.

Para cambiar mi voto, señor presidente, en abstención, porque no se ha aprobado el acta de la sesión pasada.

El señor PRESIDENTE.— Dejando constancia, que 4 a favor. Igual, no alcanza.

Invitamos, por favor, al señor ministro para que pase a la sala.

Suspendemos brevemente la sesión.

El señor AGUILAR MONTENEGRO (FP).— Dado el caso de Elías, del tema de que la sesión anterior no han tenido en cuenta ese detalle, también cambio mi voto de a favor, a abstención. Por favor, que consideren.



El señor PRESIDENTE.— Consideren la abstención también del congresista Wilmer Aguilar.

Señores congresistas, habiendo ganado las abstenciones, este proyecto nuevamente tiene que someterse a votación, según la opinión de la secretaría técnica tiene que haber o a favor o en contra.

Lo que pasa es que esto es un voto de reconsideración, sobre este proyecto que en ese momento no se sometió a la votación, valga la redundancia; entonces, es por eso que necesitamos que ustedes digan a favor o en contra.

Yo creo que acá se ha consultado ya al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, ellos están de acuerdo con esto, y en el Pleno podemos hacer las modificaciones que consideremos necesarias en este proyecto.

Pero, nuevamente vamos a pasar a votación.

El señor APAZA ORDÓÑEZ (FA).— La palabra, señor presidente. Disculpe, de repente mi desconocimiento.

Aquí, escuetamente se dice reconsideración del proyecto de ley. ¿De qué trata este Proyecto de Ley 774? Deben darnos un informe, porque mire es del 17, salvo que todos tengan fresco de qué se trata. **(4)**

No es el problema decir si se aprueba o se abstiene. Acá tienen que explicarnos e informarnos, porque una reconsideración, tengo entendido, que tiene, incluso, que fundamentarse el por qué y el por qué no. Al menos yo no tengo concepto hasta el momento de qué se trata.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Apaza, es que el presidente anterior en la Primera Legislatura de este gobierno, tuvo un pedido de voto de reconsideración, pedido por el congresista Lapa. Él no lo sometió a la votación. Y según el artículo 58° del Reglamento del Congreso tiene que ser sometido a votación. Esto ha estado en el Pleno, del Pleno se ha retrotraído a esta comisión para someter a votación esa reconsideración, para nuevamente enviarlo al Pleno. Solo es eso, no hay otro punto, esto ha venido del periodo pasado.

El señor APAZA ORDÓÑEZ (FA).— Perdóneme, señor presidente, pero de qué se trata el contenido de este proyecto.

El señor PRESIDENTE.— Ahorita se lo vamos a alcanzar.

El señor .— (Intervención fuera de micrófono). Les dan facilidades a las radiodifusoras.

El señor PRESIDENTE.— Claro, es facilidades de servicio de radiodifusión.

Congresista, Clemente, tiene el uso de la palabra.

El señor FLORES VILCHEZ (PPK).— Presidente, en todo caso, el secretario nos puede facilitar dando lectura al proyecto, para tener un criterio mucho más amplio.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Secretario técnico, puede dar lectura al proyecto o resumen del proyecto mejor.

(Pausa).

El señor PRESIDENTE.— Congresista Apaza.

El señor APAZA ORDÓÑEZ (FA).— Señor presidente, para coadyuvar en este concepto, al menos aquí tenemos, ese proyecto se trata del dictamen recaído en el Proyecto de Ley 774, Ley de promoción y formalización de las empresas de radiodifusión en localidades y departamentos declarados en emergencia. Ese es el contexto, entonces, sobre eso tenemos que votar. ¿Qué se aprobó y qué no se aprobó? ¿Por qué la reconsideración?

El señor PRESIDENTE.— Congresista Ochoa, tiene el uso de la palabra.

El señor OCHOA PEZO (NP).— Presidente, además de la reconsideración que ha señalado y la ha planteado el congresista Lapa, creo que de todas maneras permite que los congresistas le podamos dar



una mirada al dictamen establecido, para poder poner en reconsideración el voto, dado que este proyecto de ley si bien podría facilitar a los dueños, propietarios, medios de comunicación, también, entiendo, habían algunas observaciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

En tanto, presidente, creo que es la oportunidad para que el Congreso pueda afinar y establecer bajo qué criterios se puede, incluso, mejorar el dictamen. En tanto, presidente, creo que podría muy bien dejarse para la próxima convocatoria.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Ochoa.

Congresista, Clemente, tiene uso de la palabra.

El señor FLORES VILCHEZ (PPK).— Gracias, presidente.

Dada la circunstancia que tenemos la visita del ministro, creo que en la misma línea del congresista Ochoa podemos pasar para la próxima sesión donde nos podemos empapar mejor todos los colegas y dar un análisis mucho más concreto.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias.

Sí, hemos invitado al ministro para que pase, estamos esperándolo.

Señor secretario técnico, ¿el ministro está presente?

—Se suspende brevemente la sesión.

—Se reinicia la sesión.

El señor PRESIDENTE.— Se reanuda la sesión.

Agradecemos la presencia del señor ministro de Transportes y Comunicaciones, el señor Edmer Trujillo Mori y los funcionarios que lo acompañan.

El señor ministro absolverá las inquietudes de los señores congresistas formuladas y remitidas oportunamente.

Agradecer, señor ministro, que su participación sea priorizando a los congresistas presentes y, de requerirse la información complementaria, sea entregada esta por escrito.

A los señores congresistas se les agradece esperar que tramite el señor ministro su sustentación general, para poder realizar las preguntas o las repreguntas. Evitemos las interrupciones para poder atender a todos los señores congresistas.

Tiene el uso de la palabra el señor ministro de Transportes y Comunicaciones, el señor Edmer Trujillo.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, ingeniero Edmer Trujillo Mori.— Muchas gracias, señor presidente, señores congresistas.

Hemos recibido, conjuntamente con el documento de invitación, un pliego de 45 preguntas agrupadas en diferentes temas. Las respuestas las tenemos y les van a hacer entrega el equipo en este momento a cada uno de ustedes, para que puedan revisarlas.

En tanto la presentación es una exposición que tiene los conceptos generales de lo que hacemos en el ministerio y ahí también están las respuestas a varias de las consultas, sin embargo, insisto, la respuesta a cada una de las preguntas que fueron remitidas al ministerio, les van a hacer entrega en este momento por parte de nuestro equipo.

Comenzamos, por favor.

En primer lugar, reiterar esta dispositiva en la que siempre hemos mencionado nuestro trabajo, tiene que ver con el Eje 3 de la política general del actual gobierno, que está vinculado al crecimiento económico equitativo, competitivo y sostenible. Nuestro rol como Ministerio de Transportes tiene que ver con la



competitividad y vamos a contribuir a esto a través de la conectividad: la conectividad física y la conectividad digital.

La siguiente.

Vamos viendo los temas vinculados ya, en primer lugar, al sistema vial, al sistema de carreteras. Nuestro sistema está conformado por tres ejes longitudinales y veinte ejes trasversales, total alrededor de casi veintisiete mil kilómetros de la Red Vial Nacional, de ellos casi siete mil, seis mil seiscientos noventa y tres kilómetros de red vial que se encuentra concesionada.

La siguiente.

Esta diapositiva lo que nos muestra es lo que queremos alcanzar al 2021. Al 2021 tenemos como meta pasar del setenta y ocho por ciento de red vial pavimentada, al noventa y uno por ciento, eso implica colocar pavimento en casi cuatro mil ciento sesenta y cuatro kilómetros de carreteras nacionales.

En lo que va del presente año, hemos ya avanzado con seiscientos cuarenta kilómetros, y esperamos a fin de año llegar a mil doscientos veinticuatro.

La siguiente.

Además de esta cifra global de la red vial, también demos una mirada muy rápida a cada uno de los ejes longitudinales:

El Longitudinal de la sierra, el noventa y tres por ciento está pavimentada, y nuestra meta es llegar al cien por ciento, para ello necesitamos colocar pavimento en doscientos cuarenta y tres kilómetros. Y en la diapositiva se ve el estado en que se encuentran los avances para lograrlo.

En el caso de la selva, tenemos el noventa y uno por ciento con pavimento. Nuestra meta es llegar al noventa y seis por ciento, para esto tenemos que instalar pavimento en casi noventa y tres kilómetros, estamos ya trabajando en ello y vamos a cumplirlo. Sin embargo, existe el tramo entre Puerto Bermúdez y San Juan de Cacazu, esto en Villa Rica, que se viene avanzando y al 2021 estaremos dejando un importante avance ya en la ejecución.

La siguiente.

En cuanto a la Longitudinal de la costa, que es la Carretera Panamericana, nuestra meta es poder instalar una doble calzada desde Guadalupe en Ica, hasta Sullana en Piura. Esto implica construir quinientos veintisiete kilómetros de una nueva calzada. Esto también implica resolver saneamiento de más o menos mil ciento diez predios, con lo que venimos trabajando con bastante esfuerzo.

El presente año, 2018, debemos iniciar la construcción de la segunda calzada, entre San Andrés y Guadalupe, el Evitamiento en Chimbote, Evitamiento de cuarenta kilómetros también debe iniciarse. Y el siguiente año seguiremos con una serie de infraestructura, como el Evitamiento en Huarmey, en Casma, en Virú, en Trujillo, Chiclayo; y para el 2020 debíamos iniciar la ejecución de los trabajos de la Evitamiento de Chao, y el de Chiclayo y Piura, que es el más extenso.

La siguiente.

Puentes: También tenemos un programa de setecientos puentes en la Red Vial Nacional. A julio de este año hemos logrado ya concluir quince puentes y esperamos cincuenta y tres adicionales a fin de año, de tal manera que cerrando el 2018 tengamos ciento noventa y tres puentes ya en funcionamiento.

El siguiente año esperamos doscientos cuarenta y seis para llegar a los cuatrocientos treinta y nueve, y así, de acuerdo a esta programación, llegar a los setecientos puentes el 2021.

En los cinco primeros meses de gestión también hemos iniciado ya la ejecución de dieciséis puentes definitivos en los departamentos de Tumbes, Cusco y Tacna.

Algunas vías importantes, que consideramos destacar:

En primer lugar, la Carretera Central. La Carretera Central, nosotros hemos mencionado, que apostamos a la ejecución de las vías alternas, hablemos, entonces, de la primera:



La de Oyón, de Ambo-Oyón-Sayán-Huaura, esta, como ya sabemos, falta construir seiscientos cincuenta kilómetros. El primer tramo está ya para iniciarse la obra, en el presente mes se iniciarán los trabajos.

El segundo tramo está en licitación, en el cuarto trimestre se dará la buena pro y de inmediato pasaremos a la ejecución de la obra.

Y el tercer tramo, de cincuenta y dos kilómetros, estamos en la reformulación del expediente técnico, que debe concluir a finales de este año, de tal manera que el siguiente se comience la ejecución de la obra.

La otra vía alterna, la de Huayllay-Canta-Lima. En el tramo de Canta-Huayllay tenemos trabajando el expediente técnico, que será aprobado en el presente mes, de tal manera que el siguiente año podamos comenzar la ejecución de los trabajos.

En lo que es Lima-Canta, **(5)** de igual manera estamos formulando el expediente técnico de saldo de obra y que próximamente también se convocará a los procesos de licitación de la ejecución de la obra, de tal manera que al 2020 estemos concluyendo.

Esta vía alterna además tiene una variante, la que es Acos-Huayllay, es decir donde termina la concesión y empalmando también a Huayllay. Este es un tramo que existe, que está funcionando, sin embargo pasamos a avanzar a una solución definitiva. Para ello estamos realizando la convocatoria para la formulación del expediente técnico, de tal manera que al 2021 se empiecen estos trabajos.

Además de esto, tenemos también trabajando La Cima-Chinchán, es un tramo, una variante que permite ya no pasar por La Oroya, esto se encuentra en ejecución y próximamente estará terminándose.

Además de esto, a través de la concesión misma, en el mes de noviembre estaremos iniciando mejoras, ejecución de obras de mejoramiento geométrico en cinco curvas, y además también se vienen evaluando otras acciones que deben iniciarse, estas se encuentran en evaluación por Ositran.

Otro eje vial importante es la integración con Bolivia, y tenemos ahí la vía Tacna-Collpa-La Paz. De esto, como sabemos, hay tres tramos que están en ejecución:

De ello, el primer tramo, de cincuenta y dos kilómetros, tiene un sesenta y cinco por ciento de avance y tiene retrasos, problemas con la contratista, sin embargo los trabajos se han retomado, se han reiniciado e irán hasta su conclusión que debe darse el siguiente año.

El tramo dos, la obra está paralizada, el contrato fue resuelto también por incumplimiento del contratista. Y en este caso estamos elaborando el expediente técnico de saldo de obra y los trabajos deben iniciarse el próximo año para concluir el 2020.

Y el tramo tres, la obra está prácticamente concluida, faltan solo doscientos setenta metros, el contrato ha sido resuelto en esa situación. Y lo que estamos haciendo, a través de Provías, es poder concluir a diciembre esos doscientos setenta metros que falta colocar el asfalto, además de un trabajo final de señalización y otros.

Además de ello, también hemos retomado, decidido además dar impulso a los procesos de concesión de algunos tramos importantes de carreteras de la Red Vial Nacional. Tenemos en carretera alrededor de cinco mil kilómetros que están en proceso, destacando en ellos dos que considero importantes: la carretera que partiendo de Tarapoto, pasa por Picota, Bellavista, Juanjuí y termina finalmente en Pucallpa. Esta es una vía importante, cuyo proceso de concesión vamos a impulsar.

Además de ello, estamos retomando la concesión del proceso de la Longitudinal de la Sierra, Tramo Cuatro, que es una carretera muy importante. El proceso se inició y se ha quedado detenido por un tiempo bastante prolongado [...] preinversión. Nuestra decisión ha sido reimpulsar y estamos reiniciando este proceso para esta importante carretera.

Siguiente.

En cuando a la Red Vial Subnacional, tenemos alrededor de casi ciento cuarenta mil kilómetros de vías subnacionales, departamentales y además las vías vecinales. Departamentales, veintisiete mil y pico, y la diferencia las vías vecinales.



La siguiente diapositiva, por favor.

Nuestra intervención como gobierno nacional se da a través de dos programas importantes:

El primero, Pro Región, Pro Región es un programa que lamentablemente quedó detenido desde que el presidente Vizcarra dejó de ser ministro de Transportes. Lo que hemos hecho nosotros es retomarlo y hemos definido avanzar con tres mil kilómetros de vías departamentales pavimentadas.

El otro programa con el que intervenimos es el PATS, el Programa de Apoyo al Transporte Subnacional, pero esto está dedicado básicamente a vías vecinales, y allí hemos fijado llegar al 2021 con dos mil doscientos kilómetros de vías. Esto hace un total de casi cinco mil doscientos kilómetros de vías subnacionales, entre departamentales y locales, que van a ser intervenidas.

Además de ello, nuestra intervención también se da con doscientos cincuenta puentes, tanto definitivos, como modulares, en la Red Vial Subnacional. Ello, como mostramos en la programación, este año debemos concluir once puentes, al siguiente ciento treinta y ocho, al 2020 llegamos a los ciento noventa y uno, y concluimos el 2021 con los doscientos cincuenta puentes.

De ellos quizás algunos importantes que se pueden destacar: el puente Ñaña y accesos, el puente en el río Raimondi y otros que mostramos en la dispositiva.

En el presente año hemos realizado, además de la intervención a través de estos programas: Pro Región y PATS, que se encuentra Pro Región retomándose y tomando impulso, y el caso de PATS ya dándose impulso también a un programa que hemos encontrado iniciado, hemos hecho transferencia de recursos a los gobiernos locales y a los gobiernos regionales. Hemos transferido en total dos mil ochenta y tres millones de soles, de los cuales mil quinientos treinta y nueve millones de soles están destinados a carreteras, ciento treinta y dos millones de soles a puentes y cuatrocientos once millones de soles para el mantenimiento de estas vías subnacionales.

Estas transferencias nos permiten la intervención en siete mil setenta y cuatro kilómetros de vías subnacionales en trescientos ocho proyectos y treinta y cinco puentes definitivos, que totalizan dos mil quinientos setenta y cuatro metros lineales de longitud, y el mantenimiento para sesenta y dos, casi sesenta y tres kilómetros de vías.

Algo importante que mostramos en el cuadro, es que gran parte de estos recursos se encuentran ya en ejecución.

El tema de seguridad vial, este es un aspecto importante que hemos tomado en la gestión y que venimos haciendo frente con las dificultades que además representa esta situación tan complicada en nuestro país.

Nuestro trabajo en seguridad vial se centra en cinco ejes principales:

El primero, está vinculado a las licencias de conducir. Allí desde que asumimos el cargo, algunos avances importantes se han dado, como, por ejemplo, la obligatoriedad o la incorporación del identificador de 'dedo vivo' en el identificador biométrico para la emisión de las licencias, también las normas para restringir los trámites de licencia a efecto de que las evaluaciones y las emisiones de licencias se realicen en los lugares de residencia del postulante. Esto para prevenir una serie de acciones irregulares que hemos identificado.

Además están considerados para realizar algunas actividades, que consideramos importantes:

En primer lugar, en octubre del presente año debemos tener aprobado el nuevo Reglamento de Emisión de Licencias de Conducir.

En febrero del próximo año la integración de las Licencias Clase B en el sistema. Esta Licencia Clase B son las licencias que emiten los municipios y están vinculadas a triciclos, a bicimotos, motos, mototaxis.

En abril del próximo año, en abril 2019, debe realizarse el examen de manejo en la vía pública para poder obtener la licencia, esto implica una serie de acciones de selección de las vías, horarios, temas importantes.



Además, en octubre de 2019 debemos tener el Centro de Gestión y Monitoreo Tecnológico funcionando, esto va a permitir que podamos hacer seguimiento de las acciones que se realizan cuando se inicia un trámite de obtención de licencia de conducir en los centros médicos, en las escuelas de conductores y en los centros de evaluación. Es decir, esto va a avanzar en la mejora del sistema de licencias de conducir.

Otra de las líneas de trabajo tiene que ver con el Sistema de Inspecciones Técnicas Vehiculares, también algunos avances importantes tenemos, sin embargo consideramos importante destacar lo que el próximo año vamos a obtener:

En primer lugar, que en enero de 2019 debemos tener aprobado el nuevo Reglamento de Inspecciones Técnicas Vehiculares, la Tabla de Interpretación de Efectos y Manual de Inspecciones Técnicas Vehiculares.

En octubre del próximo año estará en operación el *software* definitivo del Sistema de Inspecciones Técnicas Vehiculares, es decir un *software* que será instalado en todas las entidades que emiten las inspecciones técnicas vehiculares y permitirá poder dar seguimiento a todo el trámite que se realice, y además garantizar que, efectivamente, se ejecute. Esto además complementa con que este mismo mes, Octubre de 2019, el Centro de Gestión y Monitoreo Tecnológico estará funcionando.

Siguiente.

Otro aspecto importante tiene que ver con la fiscalización de los servicios de transporte, es un trabajo que realizamos conjuntamente con Sutran. Hay algunos temas importantes también que hemos ya puesto en marcha, que, por ejemplo, tiene que ver con el retiro de placas, trescientas trece placas de vehículos han sido retiradas en lo que va del presente año desde que pusimos en vigencia la norma correspondiente.

También hemos hecho obligatorio el uso de luces intermitentes en los vehículos que transitan por zonas de neblina.

También hemos iniciado procesos de fiscalización de servicios de transporte con la implementación de cuatro puntos de control en el caso de Lima, puntos de control ubicados en Senasa, en Pucusana, en Ancón, en Corcona.

Además hemos iniciado un proceso de nulidad de setecientos ochenta y tres licencias de conducir, que hemos identificado como obtenidas de manera irregular, estas se encuentran en la fase de descargo de los usuarios, ya que así lo establece la normativa vigente.

Lo que vamos a tener para lo que se nos viene en los siguientes meses, en primer lugar, en octubre, debemos tener el Reglamento de Terminales Terrestres.

A partir del próximo año, enero de 2019, pondremos en vigencia el Formato Único de Accidentes de Tránsito, la obligatoriedad del GPS para transporte de mercancías, también la plataforma integrada para autorizaciones y habilitaciones, y el nuevo Reglamento Nacional de Transporte Turístico Terrestre.

También el siguiente año, entre enero y marzo de 2019, debemos implementar cuatro Centros de Gestión y Monitoreo en Macrorregiones, estarán ubicados en Junín, La Libertad y Arequipa, que permitirán ayudarnos en el trabajo de fiscalización.

En marzo de 2019 también vamos a concluir los estudios de inspección de seguridad vial en los puntos ya identificados.

El próximo año vamos a implementar también dieciséis puntos de control a nivel nacional, que nos permitan avanzar con este trabajo de fiscalización del transporte.

La siguiente.

Finalmente, tenemos dos ejes finales de nuestro trabajo:

El cuarto, que tiene que ver con la sensibilización, la educación a la población. En esto hemos iniciado o continuado con una serie de trabajos de sensibilización en los colegios, en los centros educativos, pero



también hemos iniciado [...] de educación vial en diferentes lugares del país, diferentes regiones del país y también a nivel de Lima Metropolitana, con lo que vamos a continuar.

Y además, el presente mes de setiembre estaremos proponiendo al Congreso un proyecto de ley sobre fortalecimiento de la seguridad vial, que tiene que ver con penalización de conductas informales y otros elementos, otros temas que consideramos importantes.

Finalmente, en lo que es seguridad vial, buscamos también mejorar la institucionalidad del transporte, y para esto lo que vamos a hacer en los siguientes meses, en octubre, debemos tener aprobada la Política Nacional de Transporte Urbano, que promueve la movilidad de los sistemas integrados de transporte.

En diciembre de este año queremos destacar la creación del Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible. Acá me detengo brevemente. El Ministerio de Transportes tiene bajo responsabilidad las vías nacionales y como tal tiene como brazo ejecutor de sus intervenciones a Provías Nacional, apoya además a las vías subnacionales a través de Provías Descentralizado, sin embargo no tenemos en el Ministerio de Transportes una entidad que se encargue de apoyar a los gobiernos locales en lo que es la ejecución de los proyectos de transporte urbano.

Creemos, entonces, que es importante la creación de un Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible, y por eso venimos trabajando, y esperamos a diciembre del presente año tener creada esta instancia.

También (falla de grabación) en enero de 2019 queremos tener el Reglamento Nacional de Servicio de Taxi por Aplicativo.

En marzo de 2019 (falla de grabación) del estudio de factibilidad de Trujillo.

La finalización del Plan de Movilidad de Piura para el 2019 y (falla de grabación) creemos que debíamos implementar la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao.

Esto, obviamente, para que (falla de grabación) este Congreso tendrá que aprobar la ley, que nosotros consideramos importante, la Ley de creación de la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao.

El señor PRESIDENTE.— Permítame, un momentito, señor ministro, para dar la bienvenida a los congresistas César Segura, Rogelio Tucto, Glider Ushñahua, Armando Villanueva, Edmundo del Águila y Moisés Mamani. (6)

Puede continuar, señor ministro.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, ingeniero Edmer Trujillo Mori.— Muchas gracias, presidente.

La siguiente.

En relación al transporte ferroviario, lo que ya estamos mencionando es que tenemos alrededor de mil novecientos siete kilómetros, es la longitud total del Sistema Ferroviario. Esa es la situación actual en la que nos encontramos.

La siguiente diapositiva.

Y tenemos una serie de intervenciones que venimos realizando:

La primera, vinculada al ferrocarril Huancayo-Huancavelica, este ferrocarril se encuentra en proceso de concesión, y el primer trimestre del próximo año debe ser adjudicado, y esta adjudicación implicará una inversión de alrededor de ochocientos noventa millones de soles para la mejora de este ferrocarril.

También en el caso del ferrocarril de Lima-Chosica estamos trabajando en la formulación de los estudios a nivel de perfil.

El de Tacna y Arica necesitamos impulsar la mejora, sin embargo acá estamos esperando que el Gobierno Regional de Tacna apruebe darnos las facultades a fin de que podamos impulsar nosotros el proceso de concesión.



De Lima-Ica, es un ferrocarril importante, un tren de cercanías, en el que nosotros estamos en las próximas semanas emitiendo los decretos supremos de apertura de iniciativas privadas, de tal manera que este proyecto pueda ser impulsado.

En el caso de Marcona y Andahuaylas, este se encuentra en proceso de formulación de los estudios de perfil. El estudio de perfil viene formulándose, ha sido adjudicado y debe concluir a mediados de 2020.

En el caso de Trujillo y Chiclayo, es otra línea férrea importante, que también evaluamos su inclusión en la apertura de una ventana para presentación de iniciativas privadas.

El Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración con Bolivia-Brasil, esto es un proyecto muy grande, que tiene muchas complejidades, y lo que se ha acordado finalmente con los gobiernos de Brasil, Bolivia y el nuestro es poder realizar un estudio, que va a ser financiado por la CAF, que permita validar la demanda, que es la que sustenta la ejecución de este proyecto. Así que ahí venimos avanzando también.

En cuanto al Túnel Trasandino, está realizándose el estudio de preinversión a nivel de factibilidad. Esperamos que el segundo semestre del próximo año esté concluido.

También es importante en el sistema ferroviario hablar del Metro de Lima, y creo que esto es importante.

En primer lugar, la Línea 1, y en la Línea 1 tenemos algunos avances importantes que se traducen finalmente en la reducción del tiempo de espera en las horas máximas de cinco a cuatro minutos. El periodo de espera eran cinco minutos, se ha reducido a cuatro, con la incorporación de siete trenes y algunas mejoras adicionales.

A fin de año debemos reducir aún más ese periodo de espera a solo tres minutos, y venimos trabajando para ello.

En cuanto a la Línea 2 del Metro, los trabajos continúan ejecutándose, sin embargo estos no tienen el ritmo que debiera tener una obra de la importancia o la envergadura que representa esta Línea 2. Y esto, como explicaré más adelante, tiene que ver con una serie de situaciones que han dificultado ese avance, un tema clave para poder destrabar este proyecto y la suscripción de la *Addenda 2*. Es una *addenda* que no representa ningún costo, pero que sí debe permitirnos definir plazos, programación de esta línea. Así que eso lo explicaremos un poquito más adelante.

En cuanto a la Línea 3 y la Línea 4, están formulándose los estudios de preinversión, estos estudios deben concluir entre el 2019 y el 2020, a fin de lograr la viabilidad y pasar después a un proceso de promoción para poder ser adjudicado.

Sin embargo, nosotros tenemos serios cuestionamientos al modelo de la Línea 1 y de la Línea 2, creemos que son concesiones que otorgan demasiado poder al privado, una capacidad de negociación muy grande.

Y (falta de grabación) en la Línea 3 y Línea 4 estamos iniciando algunos trabajos conjuntos con el BID, con la finalidad de definir cuál sería el mejor (falta de grabación).

La siguiente.

Regresemos a la Línea 2, y creo que es importante hacer algunas precisiones o destacar algunos temas.

En primer lugar, el contrato de concesión contempla el cumplimiento de tres condiciones para ejecutar las obras de este proyecto:

En primer lugar, la entrega de las áreas de concesión.

En segundo, la aprobación de los expedientes técnicos, y

Tercero, la obtención de los permisos municipales.

También es importante precisar que esta obra tiene actualmente, y esto reconocido por Ositrán, que es el supervisor, un avance de alrededor del veintitrés por ciento sobre casi el setenta y tres por ciento de avance programado, es decir es una obra que tiene o un proyecto que tiene un retraso importante.



En relación a las áreas de concesión, necesitamos liberar, necesitamos adquirir quinientos sesenta predios, que son los que forman parte de las áreas de concesión. De esos, cuatrocientos ochenta y nueve predios, que representa el ochenta y siete por ciento, ya están adquiridos, están adquiridos y la diferencia está en proceso, que debemos concluir en el presente año los setenta y uno predios.

También mencionar que en relación a los expedientes técnicos, el proyecto completo contempla o alcanza ciento veinte expedientes técnicos, de ellos el concesionario solo ha presentado noventa y nueve, están en revisión siete y se tiene aprobado cuarenta y seis expedientes. Es decir, es evidente que el Estado ha tenido dificultades en concluir el saneamiento de los predios, pero por su lado el concesionario también no ha cumplido con la presentación oportuna de los expedientes técnicos.

Lo real es que este contrato se suscribe con plazos que fueron irreales, que no fueron posibles de cumplir por ninguna de las partes. Y lo que estamos haciendo nosotros, y hemos llegado ya a un acuerdo con el concesionario, es suscribir una *addenda* que nos ponga plazos y que nos permita exigir avances, y poder hacer el seguimiento de la ejecución de esta obra.

Esta es la *Addenda* 2, que no representa ningún costo para el Estado, no tiene ningún costo para el Estado y tiene algunos objetivos principales:

El primero, que es facilitar la entrega de las áreas de concesión, como ustedes han visto son quinientos sesenta predios que son parte de estas áreas de concesión y tenemos todavía por resolver varios de ellos.

Segundo objetivo de esta *addenda*, es la actualización de los cronogramas de ejecución de obra, es decir los cronogramas actualmente están totalmente fuera de plazos y su actualización es importante para poder hacer los seguimientos.

Entonces, se ha cerrado los términos de esta *addenda* entre el ministerio, como concedente, y el concesionario, y se ha pasado a la fase de evaluación conjunta donde participa, además del concesionario el ministerio, el Ministerio de Economía y Finanzas, y también la Contraloría General de la República. Estamos, entonces, en esa etapa.

Siguiente.

Algunos otros temas importantes vinculados a la gestión ya de las líneas del Metro, tienen que ver, uno, con un estudio de movilidad de la población de Lima. Este estudio ha concluido, está en su etapa de ajuste final, es un estudio importante que nos muestra cómo es que se moviliza la población de Lima.

Otro documento importante es la elaboración del Plan Maestro del Transporte de Lima, este es un plan maestro que se trabaja en conjunto con el BID. El proceso para contratación de la consultoría ha sido lanzado, ha sido convocado el 10 de agosto y en noviembre debe estarse otorgando la buena pro. El estudio tendrá un plazo de duración de aproximadamente dos años.

Además de ello, avanzamos también en la implementación del Centro de Visualización de Operación de la Línea 1, que esperamos al 2021 debe estar funcionando, y un Sistema Integrado de Recaudo. Creemos que Lima requiere un Sistema Integrado de Recaudo, no basta la integración física de las diferentes modalidades de transporte, sino también el sistema de recaudo (falta de grabación) estamos trabajando con el BID y el presente mes debemos convocar los estudios que nos den claridad de cuál es el camino que debíamos seguir.

La siguiente.

Pasamos ahora al transporte aéreo, esta lámina lo que muestra es cuál es el crecimiento del tráfico de pasajeros en nuestro país, tráfico de pasajeros que ha tenido un crecimiento permanente, constante de alrededor de ocho por ciento, eso ha llevado que el 2017 se tenga alrededor de veintitrés millones de pasajeros. Qué duda cabe que es el aeropuerto "Jorge Chávez" el que tiene la mayor afluencia, y después de "Jorge Chávez" se encuentra el aeropuerto "Velasco Astete" del Cusco.

Siguiente.



Respecto a nuestros aeropuertos, el gobierno nacional, el Ministerio de Transportes tiene dos concesiones: un primer grupo de aeropuertos que se encuentra en concesión, que se encuentra en pleno proceso de ejecución. Allí tenemos algunos avances importantes.

En el caso de los aeropuertos de Chiclayo y Piura, la rehabilitación de las pistas de aterrizaje comienzan en noviembre de este año, en noviembre estamos iniciando los trabajos.

En el caso de Trujillo, Cajamarca y Piura se han aprobado los términos de referencia y por lo tanto el concesionario ya está autorizado a contratar la formulación de los expedientes técnicos, de tal manera que el 2020 se inicie la construcción de los nuevos terminales.

Además de ello, el caso de Iquitos y Pucallpa está en desarrollo el expediente técnico de la rehabilitación de las pistas, tanto Iquitos, como Pucallpa, y el 2020 debe iniciarse la ejecución de las obras.

Es importante indicar que en este caso el concesionario viene cumpliendo con los plazos que establece el contrato.

En el segundo grupo de aeropuertos hemos contemplado la rehabilitación y mejoramiento de la pista del aeropuerto de Juliaca, así como la ampliación del Terminal de Pasajeros de Arequipa. En este caso, los términos de referencia han sido aprobados por el Ministerio de Transportes y el concesionario ha sido autorizado ya a la contratación de la formulación de los respectivos expedientes técnicos. De igual manera, en este caso está dentro de los plazos que establece el contrato.

Hay un tercer grupo de aeropuertos, que nosotros las próximas semanas vamos a aperturar, vía decreto supremo, ventanas de presentación de iniciativas privadas, para poder concesionar los aeropuertos de Ilo, Jaén, Jauja, Huánuco, Chimbote, Yurimaguas, Rioja y Tingo María. Esto prevé una inversión aproximada en total para todos de alrededor de seiscientos millones de dólares.

Respecto al Aeropuerto Internacional de Chinchero, como sabemos, hay una concesión que fue dada por finalizada. Y lo que hoy estamos haciendo y se divide en dos partes:

Una primera, que tiene que ver con el inicio ya de los trabajos de movimiento de tierras. Para esto se hizo la convocatoria de la contratación de una empresa constructora, que inicia el trabajo de movimiento de tierras. Actualmente ese proceso está en marcha, y en el mes de octubre estaremos dando la buena pro, tanto a la empresa contratista, como a la empresa que se encargue de la supervisión.

Pero además de ello, es necesario, y acá pedimos al Congreso nos pueda apoyar con la aprobación del proyecto de ley que está discutiéndose, que nos autoriza a ejecutar esta importante obra, este aeropuerto de Chinchero, por obra pública con la posibilidad de encargar la ejecución de esta obra a organismos internacionales. La obra tiene una gran envergadura y nosotros consideramos que es pertinente tener facultades que vayan más allá de los procesos normales de contratación que la ley establece.

Finalmente, también es importante mencionar que como consecuencia de haber puesto fin a la concesión, existe un arbitraje en curso. En junio hemos sido notificados o el Estado ha sido notificado de una solicitud de arbitraje por parte del que fue el concesionario. Este arbitraje se encuentra en la etapa inicial, es decir en la conformación del tribunal, y no se tiene todavía conocimiento de las pretensiones.

De allí que en algunos medios han estado hablando de algunos montos, montos que no conocemos cuál es su origen porque nosotros, como Estado, aún no hemos sido notificados de las pretensiones del que fue concesionario. (7)

El caso del Aeropuerto Internacional Velasco Astete. Nosotros creemos que en tanto el Aeropuerto Internacional Chinchero se ejecute, necesitamos realizar intervenciones que permitan mejorar la atención en este aeropuerto, pero también mejorar su capacidad.

Y para esto se han transferido recursos a Corpac, quienes en el mes de septiembre deben iniciar trabajos orientados a mejorar los servicios que se dan en este aeropuerto.

Además, también queremos destacar los vuelos subsidiados que se dan básicamente en la Amazonía, cumpliendo una ley que este Congreso ha dado y que nos parece muy acertada, y hemos reiniciado en



el mes de junio los vuelos subsidiados a los sectores de Breu, Sepahua y Puerto Esperanza, Purús, estos ubicados en la Región Ucayali. Además, estamos en este momento trabajando en la ampliación de la frecuencia de estos vuelos subsidiados.

Hablemos del Aeropuerto Jorge Chávez. En primer lugar vamos a abordar temas vinculados a acciones que en este momento estamos implementando y que tienen como objetivo poder mejorar en lo que sea posible el servicio que actualmente se brinda, y éstos tienen que ver con la descongestión de este aeropuerto.

Venimos trabajando en varias acciones, una primera la implantación de la gestión de afluencia de tránsito aéreo, esto ha sido implementado y viene funcionando, ha permitido algunos beneficios, sin embargo, la afluencia de pasajeros, hace difícil que se puede percibir con facilidad. Las mejoras de la gestión de itinerarios, también lo venimos realizando.

Asimismo, se han venido impulsando aeropuertos regionales o pueblos o pasajeros que sin llegar a Lima tengan destinos de una región a otra del interior del país, y esto ha permitido realizar 261 operaciones, y más de 23 000 pasajeros transportados sin pasar a Lima y que han ido, por ejemplo, desde Pisco hacia Cusco, de Cusco hacia Iquitos, con lo que nos parece importante y ayuda a descongestionar el Aeropuerto Jorge Chávez.

Se ha dado una normativa que permite el traslado de las operaciones de aviación general y escalas técnicas al Aeropuerto de Pisco u a otros aeropuertos, obviamente el de Pisco es el más cercano y ahí se está dando.

En este momento, esta semana debemos suscribir el convenio con la Fuerza Aérea del Perú, con la finalidad de poder incorporar a las operaciones en el Aeropuerto Jorge Chávez, 46 000 metros cuadrados de terreno que pertenece a la FAP, que permitirá ampliar, insisto, el área de operaciones y que permitirá estacionar alrededor de 8 a 10 aviones.

Es verdad, esto lo hablamos cuando nos presentamos en el mes de mayo, en ese momento no había todavía ningún avance, sólo una idea, hoy estamos en la parte final para cerrar el convenio con la Fuerza Aérea del Perú. Esta semana estamos cerrando el convenio y de inmediato pasamos al concesionario, para que pueda asumir la operación.

Un tema importante del Aeropuerto Jorge Chávez, y que es la razón por la que no se puede avanzar con las obras de la nueva pista, del nuevo terminal, tiene que ver y esta resumido en esta diapositiva, tiene que ver con los terrenos.

Y creo que ahí es importante detenernos para hacer algunas precisiones respecto a unos comentarios que han ido saliendo en diferentes medios de comunicación.

En primer lugar, el Gobierno, el Ministerio de Transportes ha cumplido con entregar al concesionario el 57.43% del área de ampliación, del área que necesita, y está pendiente como tal la entrega del 42.57% que representa alrededor de 2 877 000 metros cuadrados.

El Ministerio de Transportes ha expropiado todos los predios que sean necesarios para poder entregarlos, dentro de ellos, el de la sucesión Valle Skinner, 1 850 000 metros cuadrados a esta sucesión, y para el Ministerio 420 000 000 por estos 1 850 000 metros cuadrados.

Sin embargo, la familia Valle Skinner, el 5 de junio 2017, vía Acción de Amparo, solicita que se ordene al Ministerio de Transportes, la expropiación de un área adicional de 60 000 metros cuadrados, es decir, de 6 hectáreas. Pero estos 60 000 metros cuadrados, lamentablemente, no se ve en la diapositiva, pero no son otra cosa que la ex avenida Gambetta.

Este proceso se inicia con mención en junio 2017, sin embargo, el Ministerio de Transportes desde el 2015 había registrado siguiendo todos los trámites que establece la norma, el saneamiento de este predio a favor del Ministerio. Es decir, actualmente el predio está registrado a favor del Ministerio de Transportes.



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

WILIAN MONTEROLA ABREGU
PRESIDENTE

El Juzgado ordenó una medida cautelar y luego aclaró dicha medida, permitiendo al Ministerio de Transportes la administración y disposición del área en disputa. Es decir, inicialmente el juzgado dijo no innovar, no va a hacer nada en esa área.

Posteriormente, se solicitó aclaración, cambió eso, bueno ustedes pueden administrar y disponer; sin embargo, ahí comienza alguna dificultad con el concesionario, porque el contrato estipula que los terrenos tienen que ser entregados debidamente saneados, es decir, sin ningún tipo de carga.

Y lo que existe en este caso, en esa área de 60 000 metros cuadrados, es una carga y, ese es el argumento que tiene el concesionario para no recepcionar los terrenos, y al no recepcionar los terrenos, no se inicia el plazo formal para la construcción de la segunda pista y también el nuevo terminal.

¿Qué camino ha seguido este proceso judicial?, en primera instancia, el Noveno Juzgado Constitucional resolvió que el MTC debe iniciar la expropiación del predio, es decir, en primera instancia le están dando la razón a la familia Valle Skinner y nos están diciendo expropiación, paga por ese terreno.

Como ustedes saben, es la instancia encargada de Procuradurías que tienen independencia en el cumplimiento de sus funciones.

La Procuraduría del Ministerio de Transportes ha apelado este fallo en primera instancia, y esperamos que en la segunda instancia se puede revertir o pueda seguir un trámite que haga posible prever cuándo finalizará este proceso, porque desde la apelación es incierto. La segunda instancia podría ratificar la disposición, podría cambiar, es decir, se genera ahí un ambiente incierto.

Considerando que esos 60 000 metros cuadrados, conocemos que tiene una carga, pero considerando que estos no limitan la realización o el inicio de algunos Trámites estamos por cerrar un acuerdo con el concesionario, de tal manera que pueda iniciar los trabajos de remediación ambiental que tiene que hacer en la zona, que es parte del inicio, necesariamente lo tienen que hacer para construir la pista y el terminal.

Y, además, también una serie de estudios geotécnicos que tiene que realizarse para la construcción de la pista. Esto está en trámite y esperamos resolver, pero queda claro que acá el problema está en manos del Poder Judicial.

El Poder Judicial es quien tiene que resolver la situación de esos 60 000 metros cuadrados, que realmente resulta un área muy pequeña frente al 1 850 000 metros cuadrados, que ya fueron adquiridos de esta sucesión, más todavía frente a la totalidad de terrenos que se requiere para ampliación y que ya están resueltos.

Pasamos a transporte marítimo y fluvial.

Esta es la situación que existe en la actualidad, 85 instalaciones portuarias, 28 de uso público y 57 de uso privado.

Aquí en transporte marítimo y fluvial venimos haciendo algunos temas que consideramos importantes. En primer lugar, el Terminal Portuario San Martín de Pisco, como ustedes conocen se encuentra concesionado y los trabajos de modernización de este terminal han comenzado en el mes de abril y están ejecutándose sin ninguna dificultad.

El caso del Terminal Portuario Salaverry, este terminal ha sido adjudicado en el mes de mayo y en las próximas semanas se estará suscribiendo el contrato de concesión.

En el caso de los Terminales Portuarios de Chimbote y San Juan de Marcona, estos están siguiendo un proceso también de concesión, a fin de año se tendrá la declaratoria de interés y el segundo trimestre del próximo año estaremos adjudicando.

En el caso del Terminal Portuario de Iquitos, nos referimos exactamente al terminal de pasajeros, esperamos y pedimos a este Congreso, pueda aprobar el Proyecto de Ley 3121, que está para su discusión, en el que se considera la habilitación de 20 000 000 de soles, que permitirían la construcción de este terminal de pasajeros.



Pasamos directo a la construcción, porque a través de Enapu tenemos los estudios correspondientes; tenemos el expediente técnico aprobado, que en este momento se está actualizando los costos por la antigüedad, de tal manera que se sujete a lo que la Ley de Contrataciones establece, y esperamos la aprobación de este proyecto de ley, de tal manera que lo pongamos en marcha.

El Terminal Portuario de Ilo. Se ha hecho una transferencia de 10 000 000 de soles a Enapu, y está también en el mes de septiembre iniciando sus intervenciones que debe concluir el próximo año. Intervenciones vinculadas a garantizarles una buena operatividad de este terminal.

En el caso del Terminal Portuario de Pucallpa. El expediente técnico se está formulando con un consultor que ganó la licitación, lamentablemente ha habido un incumplimiento por parte del consultor, el contrato ha sido resuelto y esto nos lleva a una nueva convocatoria que serán en los siguientes días.

El señor PRESIDENTE.— Ministro, para su conocimiento, ya aprobamos ese proyecto que usted menciona.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, Edmer Trujillo Mori.— Muchas gracias, presidente.

También es importante el Proyecto de la Hidrovía Amazónica, este es un proyecto importantísimo en el que venimos trabajando, está todavía en la fase de estudio, son estudios muy especializados que venimos trabajando; también venimos trabajando con la comunidad a fin de que no tengamos problemas en el avance.

Dos temas finales en relación al transporte marítimo y fluvial.

El primero tiene que ver con el Terminal Multipropósito del Callao. Este es un terminal que está, como sabemos, concesionado, está muy próximo a lograr el gatillo que representa o que exigiría pasar a la siguiente etapa; una siguiente etapa que implica demoler parte la construcción para ampliar este terminal portuario.

Y ahí tenemos una dificultad, la dificultad es que los supuestos del contrato, que debieron darse para hacer posible la demolición de parte de este terminal a fin de ampliarlo, no se han cumplido, como la habilitación del Terminal Portuario de Ancón y otros más.

Esto lleva a la necesidad de reformular la propuesta, es decir, la propuesta técnica debe ser reformulada, eso ya está, ha sido presentado por el concesionario y se encuentra en este momento en evaluación por parte del Ositran, el mismo Ministerio de Transportes y también el Ministerio de Economía y Finanzas.

Esperamos resolver esto, materializar en una Adenda, porque es la modificación de la alternativa técnica presentada, de tal manera que pasemos a la etapa de ejecución.

En el caso del Terminal de Contenedores. Ahí la situación es similar, se necesita suscribir una Adenda para pasar a la fase 2 de la ejecución, de la ampliación y el mejoramiento de este terminal portuario.

Y las dificultades para llegar a un acuerdo en esa Adenda, tienen que ver con el reclamo que hace el concesionario a las inversiones complementarias adicionales que realizó, y que no fueron reconocidos por Ositran en la determinación tarifaria del período 2015-2020. Hay, entonces, ahí un tema por resolver que Ositran viene manejando.

Pasamos al tema de Telecomunicaciones, lo que es la conectividad digital.

Primero, ¿qué cosa esperamos lograr al 2021?, tenemos metas definidas tanto en acceso como en calidad.

En acceso, queremos **(8)** llegar alrededor de 60% de las localidades que tienen más de 100 habitantes; y al 96% a las capitales de distrito.

En términos de calidad, mejorar la calidad de los servicios que se brindan.

Algunos avances tenemos en relación a estas metas que nos hemos propuesto.



En cuanto a capitales de distrito, tenemos que pasar de 29.5% que es ahora, al 96% como dijimos; para esto están en marcha 8 proyectos regionales que ya están en ejecución; 7 proyectos regionales que fueron adjudicados el 2017 y que la ejecución ha comenzado este año; 6 proyectos regionales que están en proceso de concesión y que deben ser adjudicados en diciembre de este año, están las regiones de Arequipa, Ancash, Huánuco, La Libertad, Pasco y San Martín.

Además de ello, para la selva, donde la situación es muchísimo más compleja, tenemos viables dos proyectos, el Proyecto de Manseriche y el Proyecto de Napo-Putumayo, ambos están para ser remitidos a Proinversión, para iniciar el proceso de concesión.

Además, están en proceso de formulación el proyecto para las comunidades aisladas de la selva, que contempla Madre de Dios, Ucayali, Iquitos y, parte del departamento de Amazonas. Estos proyectos deben ser declarados viables en el presente mes y pasar a Proinversión para continuar su proceso.

Además de ello, es importante que se ha definido una nueva metodología para renovar los contratos de concesión, esto es importante.

Lo que está vigente no era una metodología que garantice la transparencia ni garantice la evaluación real de la prestación del servicio que debe brindar el concesionario a fin de poder ampliar su contrato. Esta nueva metodología está vigente desde mayo del presente año.

Respecto a los proyectos regionales, lo que mostramos en esta diapositiva, los que aparecen de color rojo son proyectos que están ejecutándose pero que tienen retrasos y estos corresponden básicamente a los grupos 1 y 2.

Retrasos que se deben básicamente a dificultades en saneamiento de predios, pero también a deficiencias de Fitel en el trabajo de supervisión.

La supervisión que debemos realizar a los trabajos ha sido deficientes, estamos reestructurando y estableciendo un nuevo mecanismo que garantice la presencia del Estado en la ejecución de estos trabajos.

Vamos a comenzar, concluyendo los proyectos regionales de Lambayeque y de Huancavelica en diciembre del presente año; y después, tal como mostramos en la diapositiva, está la secuencia de los demás grupos de proyectos que finalmente deben terminar el 2021.

Esto es un resumen de las localidades a los que se beneficia.

Estos son los proyectos de la selva que mencionamos.

En términos de calidad de servicio, hay algunos temas que los consideramos importantes que debíamos mencionarlos.

En primer lugar, hemos emitido en junio del presente año una norma que determina la velocidad mínima de la banda ancha, esto apunta a proteger al usuario.

El operador te puede ofrecer servicios de banda ancha y lo que acá definimos es qué cosa es un servicio de banda ancha y, obviamente, estamos estableciendo los mecanismos de fiscalización por parte del viceministerio de Comunicaciones.

También, vía Adendas, algunos contratos, se ha logrado que en 45 localidades se mejora la tecnología de 2G a 4G, localidades que se encuentran alejadas y que sólo tenían servicio de voz, pasa hoy también a internet.

Además de ello, el 30 agosto hemos definido que la asignación de frecuencias en las provincias se realice vía concurso público.

Y creo que es importante, pareciera de que las frecuencias se pudieran asignar fácilmente a quien pide, sin ningún resguardo de los intereses del Estado, y por eso hemos definido que esto tiene que ser necesariamente por un concurso.

Además de ello, hemos pre publicado, ese periodo de pre publicación ha concluido, y estamos en este momento en el ajuste final del Reglamento de Reordenamiento de Frecuencias.



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

WILIAN MONTEROLA ABREGU
PRESIDENTE

Esto es importante, hay un desorden en las frecuencias que han sido asignadas y necesitamos ordenarlas para beneficio de nuestro país, y en septiembre se estará aprobando el reglamento.

Además de ello, en octubre estaremos aprobando la metodología de uso suficiente del espectro. Igual, ambos, todas estas medidas apuntan a mejorar la calidad del servicio que se brinda.

Un tema que ha sido abordado también en algunos medios y algunos congresistas han expresado su preocupación, es el caso de Bitel, y vamos a hacer acá un resumen muy claro y concreto de lo que hasta hoy tenemos y la secuencia cronológica de los hechos.

En primer lugar, el 3 noviembre de 2016, Tecmovil solicita el espectro 2.5 megahertz en una sola provincia, en la provincia de Huamanga, eso lo hace el 3 de noviembre del 2016.

El 8 de noviembre de 2017, es decir un año después, Bitel solicita ese mismo espectro 2.5 megahertz en 183 provincias. En esas 183 provincias no está incluida Lima, ninguna provincia de Lima, y tampoco está la provincia de Huamanga, en la que había ya solicitado Tecmovil.

El 21 de noviembre del 2017, Tecmovil subsana observaciones, es decir, un año después, algo más de un año después del 3 de noviembre al 21 de noviembre, Tecmovil subsana algunas observaciones que habían formulado, pero a partir de esa fecha no hubo ninguna respuesta posterior.

El 7, 27 y 28 de diciembre del 2017, Bitel remite al MTC información adicional; Bitel solicita, hace su solicitud inmediatamente en el mes siguiente, el 7, 27 y 28 remite información adicional, se entiende que esta información la debe haber requerido el Ministerio, pero no hay formalidad de ello, probablemente fue una solicitud verbal, pero emiten información adicional.

El 29 de diciembre, la Dirección General de Concesiones en Comunicaciones asigna a Bitel, mediante Resolución Directoral 690-2017, el espectro 2.5 en las 183 provincias que había requerido. Eso lo hace el 29 de diciembre.

El 24 de febrero del 2018, el MTC declara esta banda 2.5 en reserva mediante la Resolución 95-2018. Esta se encuentra entonces en reserva, nosotros no hemos cambiado ese estatus.

Y el 15 de mayo de 2018, se rechaza la solicitud de Tecmovil, amparándonos que desde el 24 de febrero estaba en reserva.

Y quizás acá un tema importante, es que la necesidad de reserva de esa frecuencia había sido recomendada por Osiptel ya hace varios años, por lo menos 6 años antes, ¿por qué no se hizo? no lo sabemos.

El 20 Julio 2018, hace muy poco, Telefónica solicita que se declara la nulidad de la Resolución Directoral 690, es decir, de la resolución directoral que asigna el espectro a Bitel.

El Viceministerio de Comunicaciones el 14 de agosto, dispone el inicio de una fiscalización posterior por parte de sus órganos de línea, solicita además la opinión de Osiptel sobre la asignación que se realizó a Bitel; y además, nosotros hemos dispuesto que esta información sea remitida a la Contraloría para una acción de control.

Esta es la secuencia de los hechos, esta es la secuencia de cómo se dieron las situaciones y nuestro equipo, aparte de remitir este documento a la Contraloría, está también realizando la evaluación correspondiente para tomar la determinación final.

Cuando ésta la tengamos, pondremos en conocimiento de este Congreso y esta comisión.

Respecto a reconstrucción, un tema muy importante de lo que nos corresponde enfrentar como responsabilidad, en primer lugar, tenemos aquí la programación de lo que nos corresponde hacer como Ministerio de Transportes.

Tenemos que intervenir en 2206 kilómetros de carreteras y ejecutar 205 puentes. De ello, el 2018 debemos ejecutar 119 kilómetros de carreteras; y el 2019, 1270 km y 120 puentes; el 2020, 816 kilómetros de carreteras y 87 puentes; y el 2021, culminaríamos con los 8 puentes finales, que son puentes definitivos que tienen algunas dificultades para su ejecución.



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

WILIAN MONTEROLA ABREGU
PRESIDENTE

Esto representa ejecución de presupuesto de 886 millones de soles el presente año; 2983 el 2019; el 2020, 796; y el 2021, 21 millones de soles.

Lo que tenemos avanzado a la fecha y ahí es importante recordar, nosotros hemos sostenido siempre que el marco legal de la reconstrucción, era un marco inapropiado que no permitía una contratación rápida, es decir, no permitía dar una respuesta rápida a las necesidades.

En primer lugar, de delegación de facultades que este Congreso dio al Ejecutivo, la emisión del decreto legislativo y el reglamento del mismo, nosotros a la fecha tenemos 800 kilómetros de red vial nacional en proceso de selección por 1312 millones de soles.

Tenemos 1149 kilómetros de red vial subnacional que se encuentran en actos preparatorios por 974 millones, y que en este mes se convocará al proceso.

Tenemos, además, 98 puntos modulares en adquisición, que se encuentran en convocatoria por casi 90 millones de soles.

Es decir, todo ya está en marcha y con esto se garantiza la ejecución en los siguientes meses y el año próximo.

Qué avances tenemos en la reconstrucción.

Nosotros hemos dicho desde el comienzo también, que en el Ministerio de Transportes el trabajo de reconstrucción está detenido, y lo que hemos hecho es organizarnos, lo que hemos hecho es adecuar el marco legal para que esto pueda tener un impulso. Y, por ello, que lo que mostramos como ejecución, somos conscientes, de que todavía no es lo que esperamos.

Tenemos 102 kilómetros de carreteras que están terminadas, que se ha realizado la intervención, y esto está en Piura, estamos interviniendo en la Autopista El Sol; el Evitamiento Trujillo que está en ejecución; la Autopista El sol también en Piura-Sullana, tenemos un tramo en ejecución.

Y, también, estamos trabajando en la Autopista El Sol, sector chilco, que también tiene 65% de avance.

Además de esto, que está dentro del Plan de Reconstrucción, se ha realizado actividades vinculadas a instalación de puentes modulares y definitivos, 26 en total, que no están en el Plan de la Reconstrucción, pero que han sido afectados por el Fenómeno El Niño Costero y que han sido intervenidos con los recursos que el Ministerio tenía en ese momento.

Respecto a los Juegos Panamericanos.

Vamos a hablar de las obras más importantes para la realización de este evento. En primer lugar, la vía Panamericana, esta es una obra que está programada a terminarse en marzo del 2019, tiene 49% de avance y creemos que vamos a lograr sin ningún problema llegar en el plazo establecido.

En el caso de la Villa Deportiva Nacional, la Videna, el plazo va a mayo 2019, tenemos 19% de avance, pero éste se encuentra dentro de la programación, así que confiamos en llegar sin ningún inconveniente.

En el caso del Complejo Deportivo Villa María del Triunfo, el plazo que tenemos es a marzo; tenemos también 19% de avance.

La Villa Deportiva del Callao y el Estadio San Marcos, a marzo debíamos concluir, tenemos casi 44% de avance.

También tenemos el Polideportivo de Villa El Salvador, que debíamos de concluir en abril, eso lo dice la programación, y tenemos 41% de avance.

Como ustedes ven, estas son las obras que se ejecutan y que sigue la modalidad del acuerdo de Gobierno a Gobierno; están ejecutándose los niveles de avances, son los que corresponden, y vamos a lograr concluirlos en los plazos que están establecidos para ser utilizados en el evento de los Panamericanos.

Además de ello, destacamos tres obras importantes que se van a ejecutar a través del mecanismo (9) de contratación pública, y tenemos ahí la sede ecuestre en la Molina, el centro de tiro las Palmas, el



polígono de tiro en las Palmas, y el centro de alto rendimiento del sur en Punta Rocas, ambas obras, estas tres obras deben comenzar entre octubre y noviembre, son obras relativamente pequeñas y deben concluir entre abril y julio del próximo año.

Para ir ya cerrando mi presentación, vamos a dar una mirada muy rápida al presupuesto, en otro momento podemos ampliar esto, si lo consideran necesario, pero nosotros queremos mostrarles acá, que nuestro presupuesto modificado a la fecha asciende a doce mil seiscientos setenta y ocho millones de soles, de ellos, ocho mil ochocientos cincuenta y nueve corresponden a gastos de capital, y específicamente ocho mil doscientos cincuenta y tres a proyectos de inversión pública.

El avance que tenemos al 31 de agosto, es del 43.3% de ejecución. En el mes de agosto teníamos programado ejecutar 592 millones de soles, y hemos ejecutado 627.2 millones de soles, hemos superado lo que estaba programado. En proyectos de inversión pública habíamos programado 422 y ejecutamos 445 millones de soles.

Para el mes de setiembre tenemos programado la ejecución de 935 millones de soles, de los cuales 653 son de proyectos de inversión pública.

Para terminar, algunos temas importantes en lo que pedimos ayuda a ustedes en el Congreso, en primer lugar el proyecto de Ley 1719, el proyecto de ley que crea la autoridad de transporte urbano para Lima y Callao, creemos que es una ley importante, que sabemos ha sido discutido en esta Comisión, en la legislatura anterior, tiene un dictamen a favor, y creemos que, debiéramos impulsar, es necesario, por eso poníamos nosotros, asumiendo que este Congreso va a aprobar esta ley, que el proceso implementación de haría el año próximo.

También es importante para nosotros, los proyectos de ley que facilitarían la construcción del aeropuerto de Chinchero como obra pública, para esto hay hasta dos proyectos de ley, que creemos debieran aprobarse, ojalá sea posible, de tal manera que facilite la ejecución de este aeropuerto.

Hay proyectos que están acá, que se han discutido también, esperamos puedan aprobarse.

Aparte de estos dos que ya están en el Congreso, y están en esta comisión para poder avanzar, tenemos dos adicionales que nosotros vamos a plantear, el primero, la ley que establece medidas para el fortalecimiento de la seguridad vial que lo mencioné hace un rato, en el mes de setiembre vamos a presentarlos, y también, tenemos la ley que regula los estándares de seguridad y servicios complementarios de servicio de taxi por aplicativo, también estamos trabajando con ello, sabemos que en el Congreso, que en este Congreso, exista ya, proyectos de ley, pero proyectos de ley que en el fondo encargan al Ministerio de Transporte regular, ¿no es cierto?

Entonces, lo que queremos es complementar en todo caso esa propuesta que está acá, de tal manera que pueda aprobarse una norma que consideramos va ser de utilidad.

Con esto concluyo, señor presidente, señores congresistas, con mi intervención, insisto las respuestas específicas a todas las consultas que han sido planteadas, me parece que ya les hicieron entrega, y estamos acá para poder responder las inquietudes que ustedes consideren.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias señor ministro.

Hemos escuchado atentamente la política del sector transportes.

Queríamos que a los colegas que están presentes, podría responder verbalmente, porque nosotros le hemos hecho llegar un cuestionario, pero para que usted responda verbalmente a todos los colegas congresistas, al menos a los que están presentes, señor ministro.

Y después ya seguro van a ver las repreguntas respectivas.

Congresista Justiniano Apaza.

El señor APAZA ORDÓÑEZ (FA).— Gracias, señor presidente, con el saludo al señor ministro y sus funcionarios.



Lamentablemente en el pliego de preguntas, no están todas, en el caso de nosotros que hemos presentado las preguntas, no está ninguna en las preguntas que se le ha hecho al señor ministro, por tanto, yo creo que así están también varios, porque más hay preguntas del colega Del Águila, de parte de usted, unos dos o tres más.

Entonces, creemos que se dé la oportunidad en esta ocasión para que podamos hacer las preguntas correspondientes, y desde ya, voy a pedir el uso de la palabra para hacerla, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Correcto, congresista Apaza.

Habíamos fijado una fecha, pero yo creo que al final el ministro asegura va a responder.

¿Ministro si podría responder?

Congresista Roy Ventura.

El señor VENTURA ÁNGEL (FP).— Muchas gracias, presidente, le pedí una interrupción algo breve nomás.

El día de ayer en la Carretera Central ha habido un accidente fatal, seis muertes a través de esta empresa de transportes, y quería pedirle a todos los presentes aquí, señor, presidente, aprovechando la visita del ministro, los funcionarios quienes toman las grandes decisiones en el sector transporte, que todos aquí en conjunto, los medios de comunicación también, podamos hacer un minuto de silencio ya que también estamos en la semana de educación vial, en recordar a las víctimas por accidente de tránsito, y asumir compromisos en bien de que la educación vial sea una política de Estado, y así poder reducir las muertes por accidente de tránsito.

Presidente, le pido un minuto de silencio por favor, si puede usted ordenar.

El señor PRESIDENTE.— Sí, congresista, efectivamente igual, nos sumamos a su pedido, pero también hubo otro accidente antes de ayer en la vía de Chinchá hacia Huancavelica, se despistó una camioneta porque no hay guardavías, lamentablemente la concesión de esa vía no contemplaba poner guardavías, y esas guardavías salvan vidas por cierto, y no está estipuladas en el contrato, creo que ya su sector está modificando eso.

Entonces, vamos a dar el minuto de silencio, por favor, para que contabilice secretario técnico.

—Los miembros de la comisión, guardan un minuto de silencio.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias.

Ministro, para continuar, porque no vamos a dar uso de la palabra ya.

Vamos a darle la palabra al ministro para que responda las interrogantes que se le ha hecho llegar por escrito.

Tiene el uso de la palabra, señor ministro.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, Ing. Edmer Trujillo Mori.— Gracias, presidente.

Las respuestas son bastante extensas, pasaría a dar lectura a cada una, son varias páginas, no sé si tenga que ser práctico así, pero bueno, si el pedido es ese, no hay ningún problema.

Comenzaremos entonces, pedidos de información sobre el sector.

El señor PRESIDENTE.— Ministro, solamente los que estén presentes, señor ministro, sería cuestión de ordenarnos de esa manera.

Congresista Narváez, tiene el uso de la palabra.

El señor NARVÁEZ SOTO (APP).— Gracias, presidente.

Saludando al ministro, a los viceministros y al equipo que lo acompaña, a los colegas y a los asistentes.



Presidente, lo que quería plantear era de que como se nos ha entregado ya esta relación de las preguntas con sus respectivas respuestas, creo que cada uno de nosotros podemos, exactamente, yo por ejemplo, he leído la respuesta y no lo veo claro, quisiera más bien que me aclaren, y yo creo que con los que están, hacemos de una forma más rápida, porque si el ministro va leer todo, vamos después otra vez preguntar y nos vamos todo el día acá.

El señor PRESIDENTE.— Sometemos al pleno de la comisión, entonces, ¿podemos hacerlo así? ¿De acuerdo? De acuerdo.

Entonces, ya tenemos un orden de oradores, vamos a tomar nota de los subsiguientes, por favor secretaría técnica tome nota de los oradores, tengo ya anotado.

Congresista Israel Lazo, tiene el uso de la palabra.

El señor LAZO JULCA (FP).— Muchas gracias, señor presidente.

Saludo al ministro y sus funcionarios, y a todos los colegas.

Se ha hecho ya una costumbre ver los accidentes que ocurren en la Carretera Central, y hemos visto como no se han tomado las medidas, o no se avanzan en estas nuevas concesiones, y en las nuevas construcciones de las vías alternas que representa de manera muy importante para la Carretera Central. Ya llevan dos años este gobierno y hemos tenido al presidente como ministro de Transportes, sin embargo no se ha avanzado en poder solucionar este problema en una vía que es muy importante como es Canta Huallay que en un promedio de 30, 40% podría descongestionar la Carretera Central.

Yo quisiera pedirle al ministro que ponga mayor énfasis, que ponga mayor fuerza para poder solucionar este problema que ya está rebasando los límites de la posibilidad que está soportando este problema de la Carretera Central, necesitamos que se tome todas las medidas necesarias para que estas empresas que no han cumplido con hacer los trabajos, que llevan ya más de ocho años desde el gobierno de Ollanta Humala esta construcción de esta carretera.

Y vemos como nos perjudicamos, y vemos como la Carretera Central se ha convertido en un embudo, un embudo que engorda a la concesión DEVIANDES, siete mil vehículo diarios y con una recaudación que también yo pediría que se explique cómo se está distribuyendo, cómo se está reinvertiendo toda esa congestión que tiene la Carretera Central para mejorar las vías.

Muchas gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Lazo.

Por favor, las repreguntas que sean puntuales para abreviar, porque casi todos los que estamos acá, tienen pedido de hacer uso de la palabra.

Congresista Schaefer, tiene el uso de la palabra.

Yo creo que al final, porque si no, se va hacer un debate.

Por favor, congresista Schaefer.

Entonces, congresista Martorell.

Congresista Del Águila.

Por favor congresista Del Águila.

El señor DEL ÁGUILA HERRERA (AP).— Gracias, señor presidente.

Buenos días, señor ministro.

Hace aproximadamente unos días tuvimos la oportunidad de reunirnos conjuntamente con algunos miembros de la bancada, con el ministro, y lo que quiero es un poco trasladar algunas inquietudes que aún siguen sueltas, y que por el contrario en vez de darles solución y visualizar alguna alternativa al corto plazo, lo que veo yo, es por el contrario, están sin una solución, toda vez que el fin de semana he



tenido la oportunidad de estar, de viajar por la Carretera Central, y me he percatado de algunas cosas que quisiera comentarlas.

Yo, cuando estuvimos juntos, señor ministro, le comenté, la solución de la carretera central tiene varias etapas, al corto plazo, mediano plazo, y largo plazo.

Nosotros apuntamos siempre a trabajar a largo plazo, esas cinco vías alternativas que en alguna oportunidad las mencionó acá el actual Presidente de la República, el señor Vizcarra, cuando era ministro de Transportes, indudablemente que merecen un trabajo que no va ser inmediato, pero al corto plazo no tenemos solución alguna, es decir, a corto plazo, aquellos que usan la Carretera Central como un mecanismo de salida y entrada a Lima, no tienen una solución.

Entonces, me gustaría saber, cuál es la solución del Ministerio de Transportes al corto plazo, y yo le cuento algo, señor ministro, yo soy de Tingo María, desde muy pequeño venía a Lima, y antes la vía de Carretera Central, era un día de bajada y otro día de subida, y si esa es una alternativa, hay que plantearla, señor ministro.

He presentado un proyecto de ley, es acerca de unos proyectos que ustedes tienen en el Ministerio de Transportes, que son los famosos *Trucks Center*, es decir, buscar un albergue a las entradas y salidas de las ciudades, para que los camiones puedan regular su horario de entrada y de salida a la ciudad.

No puede ser que durante el día los dueños de la Carretera Central sean los camiones de carga pesada, y durante la noche, sean los autobuses, ese es el mecanismo. Yo tuve la oportunidad de ir de día, y tuve la oportunidad de regresar de noche, durante el día los dueños de la pista son los camiones, y son camiones que muchas veces usan dos carretas, yo no sé si finalmente la normatividad permite a los camiones usar dos carretas, yo no sé si Ositrán, debería estar en la capacidad de poder fiscalizar eso.

Y en la noche, ¿quiénes son? Los autobuses, y no se olviden que los autobuses prácticamente copan toda la noche, porque sus horarios son distintos, el que va a Tarma sale en un horario distinto **(10)** al que va a Huancayo, el que va a Cerro de Pasco o el que va a Tingo María, Pucallpa. Entonces, prácticamente toda la noche es copada por los autobuses.

Entonces, todos sabemos cuáles son las alternativas a largo plazo, sabemos esta cinco vías alternas, sabemos la posibilidad del túnel trasandino, pero a mí, lo que me gustaría saber es cuál es la solución al corto plazo.

Me pide una interrupción el congresista Lapa.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Lapa, sobre la pregunta.

El señor LAPA INGA (FA).— Sí, señor presidente, muchas gracias.

Y saludar al señor ministro y al equipo que nos acompaña.

Solamente preciso con respecto a la pregunta, yo también me acuerdo aquí, en esta misma sala, el Presidente actual, antes era ministro de Transportes, dio una salida para ver sobre la situación de la Carretera Central, que muchas veces hasta la fecha están ocupando la carretera Lima - Pisco - Rumichaca - Huancavelica - Huancayo y toda esa zona.

Y eso ya se estaba utilizando, y muchos buses, camiones grandes pasaban por esa zona, pero a la fecha esa carretera nuevamente no está habilitada, es un desastre y prácticamente los buses ya no pasan por ahí.

Entonces, señor ministro, a través de la presidencia, eso se habría dado la alternativa, la solución inmediata, acabamos de revisar toda esta exposición, son proyectos nuevos, proyectos que hay que trabajar bastante, yo creo que acá, los congresistas que somos de Cerro de Pasco, de Huánuco, de Huancayo conocemos perfectamente, inclusive acá está nuestro expresidente de la Comisión de Transportes, también conocemos, y los buses pasaban por ahí.

Y por eso ministro, varias veces he ido a su oficina, esa carretera es la que estaba solucionando el problema, ahora es un desastre, usted estaba hace dos semanas creo por Huancavelica, yo espero señor ministro, esa es la solución, no hay otra solución.



Muchas gracias, colega Edmundo.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, congresista Lapa.

Congresista Del Águila, para que concluya.

El señor DEL ÁGUILA HERRERA (AP).— Sí, para terminar, señor ministro, entonces, mi pregunta puntual sería esa, ¿cuáles serían las soluciones o vías al corto plazo que tiene el Ministerio de Transporte pensado para dar solución a la Carretera Central?

Lo otro que también está dentro de las preguntas y que no ha sido creo yo, contestado de la manera que me hubiera gustado saber, es acerca de las famosas fotopapeletas en Huarochirí, yo lo comenté en la sesión especial, el pastpresident, el señor Ventura, dijo que se le había convocado muchas veces al alcalde, y que aún el alcalde no había venido. Entonces, yo creo que ya con un llamado del presidente del Congreso, tendría la necesidad y estaría obligado a venir.

Y para terminar, señor presidente, para no abusar del tiempo, permítame dejarle una anécdota señor ministro, creo yo que le puede servir mucho. El presidente Belaunde funda Ciudad Constitución en 1984, yo tuve la oportunidad de estar ahí, era muy pequeño, pero yo escuché cuando al presidente Belaunde le dijeron, presidente, ahí está el helicóptero para que usted pueda recorrer la carretera, y Belaunde dijo, no señor, la carretera se ha hecho para caminarla, para andarla y manejarla. Yo le pido al señor ministro que haga un esfuerzo usted, haga un pare en todas sus actividades y vaya un día a la carretera central, suba usted de día y regrese de noche y verá lo que es la Carretera Central.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, congresista Del Águila.

Congresistas Aguilar, tiene el uso de la palabra.

El señor AGUILAR MONTENEGRO (FP).— Interrupción, sí.

El señor VENTURA ÁNGEL (FP).— Muchas gracias, congresista Aguilar.

Saludar la presencia del ministro, los viceministros y los funcionarios del Ministerio de Transportes.

Ya son experiencias pasadas también de la primera presidencia de la Comisión de Transportes, de mi presidencia, que las sesiones empezaban a las nueve de la mañana y terminábamos aproximadamente dos de la tarde, y eso es costumbre, porque si pues, el Ministerio de Transportes no solo son carreteras, no solo son puentes, sino también son comunicaciones, son puertos, aeropuertos y "n" preguntas que siempre formulamos los congresistas.

Qué buena idea del presidente, de poder tener ya un avance a través de un balotario que se ha presentado al señor ministro.

Y, referente a la Carretera Central, las alternativas de solución, los visitamos con el ministro el dos de abril, y el ministro, hicimos desde Lima que salimos a las cinco de la mañana y llegamos a Cerro de Paco aproximadamente dos de la tarde, el ministro conoce que en las horas de la mañana en mayor medida, los camiones son los reyes ahí, pese a que hay una línea de tren, lo pasamos en la zona de Matucana, y ¿porque no baja la carga del tren usted preguntó? En las horas de la noche los buses, y el transporte privado bien gracias cero, por eso que según estudios técnicos, en los feriados largos, solo el 9% de la población que sale de Lima va para la zona centro, quiere decir, bajó el turismo, bajó el comercio, bajó la industria sin humo.

La solución, lo planteamos también es ese momento, construir la carretera que está al frente, hablamos de los pares viales que sí lo puede hacer, sí lo puede construir los pares viales, y lo puede hacer a través de un brazo ejecutivo que es Provías Nacional, pero lamentablemente, presidente, señor ministro, tenemos esta concesión a través de DEVIANDES que inclusive quería pretender instalar un cuarto peaje en la Carretera Central, que gracias a la presión de todas la población y las autoridades de la sociedad civil y autoridades de la macro región centro impedimos que se pueda instalar, pero ellos continúan con la pretensión de, si es que no instalan el peaje, de una u otra manera el Estado tiene que resarcir.



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

WILIAN MONTEROLA ABREGU
PRESIDENTE

Señor ministro, empecemos a dar respuestas claras en la Carretera Central, quitemos esa concesión de la Carretera Central y empecemos a construir los pares viales, que también hay una solución para los de la región Junín y Huancavelica, construir la carretera que solo falta aproximadamente unos ocho a 10 kilómetros de río que sale a la zona de Jauja, ya con eso, la gente de Huancayo, Jauja, Huancavelica, evitarían subir a Ticlio, pasar por La Oroya y tener pues, todo este maltrato que constantemente estamos acostumbrados.

Muchas gracias, presidente, congresista Aguilar.

El señor PRESIDENTE.— Muchas congresista Ventura.

Congresista Schaefer, tiene el uso de la palabra, o Aguilar, perdón.

Congresista Aguilar.

El señor AGUILAR MONTENEGRO (FP).— Ministro, saludar a usted, también a los viceministros que nos acompañan y al equipo técnico que están con ustedes.

Puntual, en el tema de la longitudinal la sierra, ya son dos visitas importantes en su momento, el viceministro Carlos Estremadoyro, que se recorrió desde la ciudad de Chiclayo hasta Cajamarca, y también hay que reconocer el trabajo que se hizo ahí, teniendo en cuenta los puntos críticos, y también el trabajo y la reunión que hubo en Cajamarca en ese momento.

Posteriormente hemos tenido también la visita de usted, señor ministro y de todo el equipo técnico, igual se ha recorrido teniendo en cuenta el punto de inicio desde puerto Chiple, hemos llegado a la provincia de Cutervo, Chota y hasta Cajamarca, eso también hay que destacar y hacer público conocimiento, toda vez que ese Muni Ejecutivo que hubo en Cajamarca, según la percepción y la evaluación de la población al menos lo que se ve en un trabajo más constante es del Ministerio de Transportes, y esperamos y sugerimos que ojalá también otros ministerios trabajen de esa manera.

Ministro, de la visita que usted tuvo a la fecha, se ha notado mayor maquinaria, mayor personal, se está comprobando, porque recorrí nuevamente esa vía, pero sí, ministro nos preocupa tres tramos que aún todavía falta ponerle mayor fuerza, que es el tramo antes de Cutervo que está en el Palo Solo, Conga de Alianga y otro, para llegar a la provincia de Cutervo, que con eso, más la fuerza y el seguimiento que se haga en lo que comprende Cutervo - Chiple, estaríamos ya con una presencia fuerte en ese trabajo, y haciendo que esa obra se concluya en el tiempo no digamos tal como se ha indicado, porque sería imposible, porque hay mucho que hacer, pero sí, tener una fiscalización cercana, de tal manera que la empresa cumpla con los acuerdos de ese cronograma acelerado que se acordó en Cutervo. Por un lado.

Segundo, ese tramo Cutervo - Soco - San Andrés - Santo Tomás - Pimpingos - Puerto Cuica, que es una concesión, que es el Consorcio Cutervo a través de Provías, que tiene que estar ahí fuertemente fiscalizando, monitoreando, ¿qué comprobamos en la visita?, he recorrido nuevamente ese tramo, presidente, lo que he comprobado es que al menos las alcantarillas que anteriormente estaban abandonadas, tiradas ahí a un lado, ahora al menos, entre el tramo Socos - Cutervo, ya se están instalando.

Pero, sería bueno que ahí tengan en cuenta y anoten, se está poniendo, por ejemplo sacos de arena para reforzar algunas alcantarillas, y eso técnicamente quisiera que se haga el seguimiento y realmente no tengamos problemas después, hay que hacerlo a tiempo. Incluso conversé con el ingeniero encargado que por favor ese tipo de correcciones se hagan, y ojalá también a través del Ministerio y Provías hay que tener en cuenta eso.

Por otro lado, el día sábado, ministro, y señor presidente de la comisión, había una reunión ampliada de rondas en el distrito de San Andrés de Cutervo, tierra del Parque Nacional, del primero en el Perú, y ahí se nota una lentitud en este consorcio, y que de una vez por todas, ese compromiso del cronograma acelerado que se hizo en su momento, continúe ese tema de alcantarillas a San Andrés - Santo Tomás, y de una vez por todas ya se coloque el material definitivo.



Para eso hemos comprobado que la chancadora existe, lugar para los materiales ya lo están habilitando existe, lo que falta ministro y presidente de la comisión, es que haya mayor personal, los dos frentes que en su momento se comprometieron, se haga.

Y por otro lado, la indiferencia de las autoridades es que, los puntos críticos principalmente en curvas cerradas, por favor, se tenga en cuenta ese trabajo, y se dé atención y solución, y evitemos las muertes que realmente preocupa a veces en todas las carreteras. Eso, es en cuanto al punto dos.

Al punto tres, ministro, también usted conoce que si no me equivoco en su momento, con reunión de alcaldes provinciales, distritales, ya se acordó que el tramo desde Socota - San Luis de Lucmi - La Ramada, en ese tramo vial que ahora es vía nacional, se declaró de interés nacional, ya tiene un presupuesto y que los expedientes que se tienen que entregar a la población que ha sido programado para este mes octubre si no me equivoco, se haga.

Eso es con el fondo del Banco Mundial. Entonces, habrá que revisar si nos puedan hacer llegar esa información para trasladar también a las autoridades.

Número cuatro, la otra vía ministro, que nos integra con las regiones de San Martín, Amazonas, Lambayeque y Cajamarca, sería quien nos integra con tres regiones, la costa, la sierra y la selva, es la que comprende Puerto Techín, distrito de Sillangate, Sinchimache, Mamabamba, Naranjito de Camse, Cutervo, Tacabamba en la provincia de Chota. y de Punto a Chirimoyo Sinchimache, tendría ya un monto de 27 millones, esperamos también eso se haga, sino me equivoco ya con el bono ejecutivo que tuvo con el gobierno regional, han firmado un convenio para que desde puerto Techín hasta Chirimoyo en Sinchimache, eso que por favor también nos den por escrito para poder informar.

Porque la población pregunta los avances y podamos posteriormente, ministro, avanzar, de Sinchimache a Cutervo, Cutervo Tacabamba con los expedientes, ya futuro tener el financiamiento que corresponde, porque son vías como digo, que nos une con las tres regiones del país.

Si bien es cierto enfocamos fuerte el trabajo en el tema tanto de vías nacionales y subnacionales, pero también los congresistas somos testigos, porque la mayor parte hemos vivido en el campo, y aún ahí tenemos que llegar y dar información a nuestra población que nos ha elegido.

Tenemos vías vecinales que son muy importantes, porque de ahí se saca productos importantes y dinamiza la economía.

La sugerencia sería, ministro, que Provías Nacional, siga cooperando como lo ha hecho en algunos lugares ya, con combustible y en cooperación con municipalidades provinciales o regionales, más el aporte comunal de las comunidades, podamos mejorar ciertos kilómetros de vías a nivel nacional.

Yo creo que mis colegas igual están pasando esos mismos problemas en las regiones del país, y sería un modelo importante de cómo trabajar articulada e integradamente en esa manera, proporcionar el combustible, maquinaria que lo pueda dar el gobierno local o regional y la comunidad que pueda ayudar y cooperar en faenas comunales, rescatamos algo positivo.

Finalmente, ministro, se está gestionando un puente, que por años, más de 40 años lo ha pedido la población, es un puente modular aprobado, ya Provías Nacional y Descentralizado, es entre Chimban y la Ramada, en el puente el río Silaco, si no me equivoco sí está considerado, y ojalá eso tenga en cuenta, porque los estribos ya se están concluyendo que es el gobierno regional quién lo está haciendo.

Y finalmente, visitamos al director Nacional de Aeronáutica, que veo acá, también expresar nuestro saludo, ahí el compromiso de visitar a Cutervo para dar inicio a los estudios ya, de un terreno a la futura construcción de un aeropuerto, **(11)** para ser legales, Cutervo, Chota, parte de Jaén, Santa Cruz, Hualgayoc, Bambamarca, necesita ese aeropuerto ahí en ese punto estratégico y medio que debe ser.

Porque ahora, por ejemplo, hasta en el deporte, es un ejemplo que vamos a poner, los equipos no quieren ir a jugar allá, porque no tienen un aeropuerto, hasta un pueblo se ha tenido que privar en el deporte, porque no hay un aeropuerto y algunos clubes no quieren ir allá, por ejemplo, ahora es el tema del comercio, el tema de la salud, el tema del turismo que es fuerte en esa región, y por eso, ministro,



hemos visitado también, usted conoce, hemos conversado para que se visite ese equipo técnico, y evalúe un terreno que el año 87,89 ya visitó una Comisión de Transportes, de Aeronáutica, del Senamhi y han dado opinión favorable, incluso hay líneas aéreas que quieren entrar, han dado su opinión en su momento, y sería importante, ministro, dar el punto de inicio en esos trabajos.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Aguilar.

Pero le recordamos a todos los miembros de la comisión, que es repregunta sobre las respuestas que han recibido por escrito.

Congresista Schaefer, tiene el uso de la palabra.

La señora SCHAEFER CUCULIZA (FP).— Gracias, presidente.

Sí hay que aclarar la dinámica.

Yo le hice tan solo dos preguntas para poder tener una información sólida, ¿no? Sobre dos carreteras, de dos provincias de mi región, que tienen la brecha de crecimiento con lo que es la costa, la parte de sierra, Ayabaca y Huancabamba, en Huancabamba, o sea, ya hay un expediente técnico, pero supuestamente se comenzaban obras el año pasado, no tengo claro para cuándo se inicia, si ya está la convocatoria.

Y lo otro, yo le puse la carretera Ayabaca, no existe, nunca la ha tenido, igual que Huancabamba, o sea Huancabamba por fin va a tener una carretera.

Ayabaca que tiene el puente Tondopa, hasta ahí un asfaltado no es de alta transitabilidad, pero Tondopa - Ayabaca no existe carretera, yo lo que le preguntaba, ¿hay algo? ¿Expediente técnico?, ¿hay alguna respuesta?

Y quiero sumarme, porque yo llevo ya siete años en esta comisión, y con el presidente actual Wulian Monterola creo que, venimos los siete.

Acá disculpen que me meta, pero creo que es un tema que siempre hemos impulsado, porque veo que es lo más crítico y me decía Israel Lazo, llevo dos años y no veo nada sobre avance de la Carretera Central, solo bueno, que se están enriqueciendo DEVIANDES, y yo creo acá, señor ministro, lleva usted cuatro meses, ¿no? pero antes ha estado el Presidente de la República, en este sector, y encima es parte del sur de nuestro país, de que más que, sí se necesita rutas alternas, mejoramiento, ensanchamiento de los puntos críticos.

Pero mientras eso se da, existe una solución, voy a citar algo que dijo Albert Einstein, dice, hay una fuerza motriz más poderosa que el vapor, la electricidad y la energía atómica, ¿cuál es? La voluntad, no hay voluntad, o sea acá qué, no sé, intereses de privados, de esos transportistas que no quieren soltar, de la concesión que más bien quería poner, y ahí la pregunta que quizá han obviado mis compañeros, ¿se le tuvo que pagar a DEVIANDES? Por favor esto es muy importante que nos aclare? Por ese bendito peaje que quería poner de qué, qué ha mejorado, en estos años acá, presidente, y usted la recorre todo, yo también la he recorrido unas cuatro veces, ¿no?

Entonces, sí, con voluntad, señor ministro, esa carretera puede tener mejor fluidez, sacar carga pesada, especialmente carga de ciertas condiciones meterla al tren, un horario restringido, carretera tiene un aforo, es una irresponsabilidad de su sector, es como que usted va a entrar a un ascensor, y ve que está explotando, ¿se sube señor ministro? ¿Usted se sube a ese ascensor? No pues, no se va a subir.

Entonces, seamos fuertes ya nos volvimos indolentes, acá hemos hecho un minuto de silencio por todos los muertos que acaban de pasar, todos los días mueren nueve, ocho, 10 personas, es la segunda causa, las carreteras, pero por responsabilidad, señor ministro, con todo respeto de su sector, porque todo tiene un aforo, está sala, un ascensor, una carretera tiene un aforo.

Entonces, seamos responsables, sí, pero quizá vayamos contra intereses privados, pero lo que debe primar siempre, señor ministro, es el bien común.



Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Schaefer.

Vamos a dar el uso de la palabra al congresista Justiniano Apaza.

El señor APAZA ORDÓÑEZ (FA).— Gracias, señor presidente, colegas parlamentarios.

Reiterando mis saludos al señor ministro de Transportes y Comunicaciones.

No voy a ahondar, ni voy a analizar una intervención del ministro que ha sido algo retórico, futurista, pero nada concreto. Bueno, esto no nos extraña, porque todos los ministros siempre vienen dentro de ese marco continuista de los que los han antecedido.

Caso concreto, los Trucks Center, desde el tiempo de Paredes, y más aún antes, se viene hablando de los Trucks Center, y los Trucks Center son de suma urgencia y de emergencia, señor ministro, a través de usted, son puestos de descanso, porque hay camioneros que trabajan día y noche, porque no hay choferes, hay una escasez de choferes casi de cuatro mil choferes para conducir vehículos pesado, los ómnibus, que también necesitan un descanso.

Se malogra una máquina, ¿por qué? Porque esas carreteras son pues estrechas, entonces los Trucks Center, los sitios de descanso es urgente, por eso digo que su intervención, para mí ha sido simplemente continuista y la retórica que siempre viene el ministro de Transportes, y esto lo decía Vizcarra, eso lo decía Paredes, y usted nos sigue diciendo que en Ancón se va a hacer, y eso nos lo dijeron hace tiempo. Entonces, queremos concreciones.

Yendo a las preguntas, usted sabe, y concuerdo con mi colega Karla, en el sentido de que toda carretera debe tener un aforo, en la carretera usted sabe, usted viaja todos los sábados a Arequipa, y se viene los domingos, sabrá usted que la carretera Yura - Juliaca, está saturada, son cientos y miles de camiones que transportan mineral de todo el sur del país a Matarani.

Entonces, ¿qué se piensa? El señor Presidente de la República, el día de Arequipa ha dicho se va a asfaltar la carretera Yura- Chiguata y creo que realmente hasta el momento tampoco se tiene proyectado eso. Por eso queremos que usted, no diga, se va a hacer esta carretera, hay tanto de presupuesto.

Usted nos ha hablado de carreteras, pero no nos ha dicho, cuánto se ha invertido, cuánto se va a invertir. Entonces, queremos cosas concretas, la carretera Arequipa - Chiguata - Juliaca, es urgente. Los accidentes de la carretera Yura a Juliaca hay todos los días. Entonces, queremos saber, ¿cuál es la situación de esta carretera?

En segundo lugar, el SIT, otra ilusión que se le vende a Arequipa, ministro tras ministro, y usted también nos va a seguir hablando seguramente del SIT, que se le va a dar la partida, ¿cuánto de partida se le ha dado al consejo provincial? ¿Cómo ha intervenido el Ministerio de Transportes en el Sistema integrado del Transporte para Arequipa? Me extraña que usted viaje todos los sábados y no vea usted el caos, el desorden que hay en Arequipa por la existencia de vehículos, el SIT, ¿se va a hacer?, ¿no se va a hacer? o vamos a seguir con la línea continuista de que vamos a poner Tranvías, monorrieles, no creo.

Entonces, queremos pues, soluciones que sean satisfactorias, ahora tenemos, usted también sabe, usted conoce y si no conoce trate de conocerlo, ¿cuál es la situación de la carretera Matarani - Punta de Bombón, está paralizado, se ha invertido millones, señor ministro en esa carretera, si incluso se ha construido un puente que no tiene ni salida ni entrada.

Entonces, queremos saber, ¿cómo está esto de la carretera Matarani - Punta de Bombón Ya que han transcurrido mil trescientos veinte y siete días en que se inició esta obra.

Ha ordenado usted por casualidad señor ministro, o conocerá usted de repente sobre la rescisión del contrato, a pesar que se ha comprometido con la población de Mejía y Tambo, usted se ha comprometido a que se le va a entregar en diciembre, señor, no engañemos a la gente, esa carretera no se va a terminar en diciembre.

Por último señor, de lo mucho que podríamos hablar, el problema del convenio que hay entre el transporte de camiones o de carga entre Bolivia y el Perú, reiteradamente le hemos solicitado



información, señor ministro, a través, con todo el respeto de la presidencia, que nos informara, cuál es el convenio, ¿por qué no se permite el ingreso de camiones peruanos a Bolivia?, y ¿por qué los bolivianos ingresan al Perú? Con combustible barato, sin placa, sin tarjetas de propiedad, y se van no solamente de Bolivia a Matarani o Ilo, se vienen al Callao, se van hasta Tumbes, y no pasa nada, señor ministro.

Y nuestras carreteras que están saturadas, más la invasión de los camiones, la carretera Tacna a Bolivia, ¿para quién va ser? Va ser para los bolivianos, porque actualmente la carretera binacional, hay más de 120 camiones diarios, bolivianos que transportan por ahí, o transcurren por ahí, y hay unos 20 o 30 camiones peruanos que transcurren a Bolivia, y se quedan en Desaguadero.

Usted también estará informado, porque ahora último el Presidente ha tenido una reunión binacional, de que todos los camioneros si quieren pasar con permiso especial a Bolivia, tienen que descargar su combustible, y al regresar ya no le devuelven, y el boliviano muy bien, el Ministerio de Transportes muy bien, no pagan impuestos, hay contrabando, señor ministro, usted sabe.

Y disculpe usted, que redunde en sus conocimientos, por eso es que queremos las cosas claras, ¿cómo es el convenio? ¿En qué consiste el convenio? Porque tenemos que entender colegas parlamentarios que cuando hay un convenio tiene que haber equidad, igual de condiciones, no podemos permitir pues que además de la invasión de esos camiones, que dejan sin trabajo a los transportistas pequeños, medianos, porque Servosa que es la empresa, aquí me puede corroborar el colega, ¿no? Servosa, de propiedad casi del señor Kuczynski ha acaparado todo el transporte, tiene el mineral, tiene los ácidos, tiene el combustible, ¿y el transportista pequeño y mediano?

Entonces, tenemos que tomar señor ministro las cosas como deben ser, esperaríamos estas respuestas, señor presidente, en forma concreta además de reiterar, de que ya nos vendan ilusiones los señores ministros aquí, no nos ofrezcan el oro y el moro, si analizamos el discurso y la intervención, vamos a hacer, se va a hacer, se va a construir, se va a hacer, y ¿cuando?

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Apaza.

Congresista Roy Ventura, tiene el uso de la palabra.

El señor VENTURA ÁNGEL (FP).— Muchas gracias, presidente.

Para ser breves y puntuales a la respuesta que me ha dado por escrito el Ministerio de Transportes, referente a la denuncia que hice de la autorización que le habían dado a la empresa Bitel, y no es porque yo quiera tener algo en contra de Bitel, porque también hay acciones que tiene que realizar el viceministerio de Comunicaciones referente a Telefónica, referente a Claro, y a las empresas de telefonía.

Y saludamos esta gran iniciativa que ha tenido del reordenamiento, pese a que las empresas de telefonía no quieren, no van a querer, siempre van a estar en contra del reordenamiento, porque a río revuelto, ganancia de pescadores.

Y creo que, presidente, aquí todos tenemos que ser consecuentes de que se pueda hacer un proceso de reordenamiento para saber si es que va a haber más espacios para que puedan concesionar de manera transparente, previo un proceso de selección.

Pero se da pues, estas acciones irregulares, como lo que ha sucedido con la autorización de Bitel, que casi en un mes, se han aprobado, aprovechando la convulsión social, política que hubo en ese entonces, y un viernes 29 de diciembre sale esta autorización, y posiblemente estos empresarios habrán celebrado como se debe el año nuevo.

Porque ni siquiera **(12)** el PNAF se ha pronunciado, posterior a la autorización en febrero, recién se pronuncia el PNAF. Y así como ha habido esta intención de malos funcionarios en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, queremos esta buena intención ahora, de que esta la buena gestión, la nueva viceministra de Comunicaciones, pueda hacer un proceso rápido y quitar esa autorización, dejar sin efecto esa resolución; es una muestra clara de que quieren hacer bien las cosas, y entrar en un proceso transparente en el ordenamiento.



Entiendo que en el mes de diciembre, también hay un proceso que está llevando a cabo Proinversión de entregar la banda 5G, eso queremos también, y vamos hacer fiscalizadores aunque muchos quisieran cerrar el Congreso de la República. El compromiso que posiblemente haya tenido esta empresa Bitel de tener o una atención a ciento ochenta y tantas provincias, solo ha atendido a siete provincias, señor ministro.

Entonces, ni siquiera ha podido cumplir su propio contrato de esta empresa de telefonía que no ha pagado ni un dólar, ni un sol hacia el erario nacional. Aquí vamos a ser siempre fiscalizadores y vigilantes de las autorizaciones que salen, porque el escándalo que pasa en el viceministerio de Comunicaciones, también es algo similar en las autorizaciones de ruta, en las autorizaciones de las empresas que prestan el servicio de licencias de conducir, las revisiones técnicas, todo un embrollo que se ha formulado.

Referente a la Carretera Central, hice mención, de qué alternativas se puede tomar, la carretera antigua. Los que somos de la región del centro, siempre en temporadas de huaico utilizamos la carretera antigua, la carretera antigua está al frente de la existente.

Eso es, rápidamente se puede asfaltar, si es que hay voluntad. Y también si es que hay voluntad, señor ministro, quitar, dejar sin efecto esa concesión, que se ha entregado en el gobierno de Alan García, y lamentablemente con un Congreso que estaba alineado a las decisiones de Ollanta Humala, ese Congreso no hizo nada cuando firmaron dos adendas para que puedan meternos otro peaje.

Eso también es bueno, de que en el propio contrato de concesión dice, entonces está la fórmula legal. Pero ustedes son la parte firmante del contrato de concesión, y desde el Congreso de la República vamos a estar vigilantes para que no puedan, pues, dejarse convencer por esta empresa concesionaria Deviandes.

Referente, también, señor ministro, en la región Arequipa y usted que constantemente viaje a Arequipa, según el congresista Apaza, en la región Arequipa y la ciudad de Arequipa autorizaron al servicio de taxi, y sacaron una resolución especial para atender el problema que tiene la región Arequipa. Pero Arequipa no solo tiene este tipo de vehículos, que son los de categoría M1, o menos de una tonelada de peso y cilindrada menos de 1250 centímetros cúbicos de cilindrada.

El problema también lo tiene Chimbote, Huacho, Piura, Chiclayo, Tumbes, Trujillo, que ya se ha tenido intención de poder entrar en un proceso de una salida armoniosa. Los alcaldes provinciales están con la intención, de que si el ente rector, que es el Ministerio de Transportes, pueda dar una solución tan igual como se ha dado con Arequipa, o tan igual como han buscado soluciones a estas empresas de transporte de carga; porque no también tener esta voluntad de atender a los pequeños empresarios, aquellos que sacrifican sus ahorros de toda la vida y puedan tener un taxi, ojo, estamos avalando el servicio que puedan tener una benevolencia, a los que tienen autorización, a los que ya han gozado de autorización provincial, porque las municipalidades provinciales son las que autorizan a este tipo de servicios, para que puedan entrar en una etapa de reconversión, a una etapa de poder renovar su flota vehicular.

Voluntad, no estamos viendo por parte de la Dirección General de Transporte Terrestre, la DGTT, así como ha tenido voluntad para atender a Arequipa, así como ha tenido voluntad para atender a los transportistas que quería hacer un paro en el puerto del Callao, y empezaron a amenazar, de que iban a parar toda las carreteras a nivel nacional, solucionaron los problemas de los transportistas. Con esa misma voluntad, señor ministro, puedan atender a los taxistas de la zona norte del Perú.

Con referente a las carreteras alternas a la Carretera Central, usted es testigo que hemos hecho el recorrido Lima - La Oroya - Cerro de Pasco, inclusive pasamos por la variante que estaban haciendo la construcción y bajamos por la otra ruta alterna, que es Huayllay- Canta-Lima, está en un proceso de aprobación del expediente saldo de obra y un proceso simplificado, ahí vamos a estar siempre vigilantes.

Pero las rutas alternas también es Lima, Oyón, Yanahuanca, Ambo, que ya se entregó un proceso de licitación de la primera etapa, ahora estamos en la segunda etapa. Pero entendemos también como son los procesos del Estado, y una ley importante que fue la Ley de Contrataciones del Estado que fue aprobado en el gobierno de Ollanta Humala, que se aprobó en el Congreso en 15 días, cuando era



presidente de la Comisión de Fiscalización el señor Zeballos, ahora ministro de Justicia, se le paso la tortuga, pero aprobaron la ley de Contrataciones del Estado, y ahí donde se tiene obstruccionismos tan fuerte que es OSCE.

El día de mañana tienen Consejo de Ministros, y planteen una solución, una reformulación de la nueva Ley de Contrataciones del Estado, y que, pues, podamos tener un OSCE más ágil, un OSCE no obstruccionista, un OSCE que empieza a negociar con las empresas contratistas para poder agilizar el proceso de inversión del presupuesto público.

Con referente al otorgamiento de licencias de conducir ha habido una voluntad de poder mejorar los procesos de otorgamiento, pero quien fiscaliza las regiones, señor ministro, el día de mañana usted cámbiese su dirección a un distrito de Pasco, inmediatamente en tres días le entregan su licencia de conducir, en tres días le entregan su licencia de conducir.

Aquí estábamos hablando con el colega Ochoa, vamos a tener que ir a otras regiones, vayan a Pasco, si quieren obtener una licencia de conducir vayan al gobierno regional de Pasco, y ahí está muy fácil en tres días te otorgan la licencia de conducir, quien supervisa, quien fiscaliza a las regiones, señor ministro.

Nosotros hemos hecho un seguimiento, y el hilo de la madeja está en la ventanilla, en la ventanilla del Banco de la Nación, ahí empiezan a recibir el dinero, así no asista el que va a pasar el examen, ahí reciben todos los miles de dinero y empieza todo el filtro de la mafia del otorgamiento de licencia de conducir. Ahí están haciendo un negocio redondo.

Por eso, le digo: siempre quien va fiscalizar todo ese procedimiento de otorgamiento de licencias de conducir. Referente a la línea 1 del Metro de Lima, también hemos planteado una solución, señor ministro. Porque los tráileres congestionan las vías de evitamiento, en la ciudad de Lima, por qué, porque hacen el traslado de la carga de la zona sur al puerto.

Pero que es lo que hace en las noches entren de la línea 1, nada, desde las 10 de la noche hasta las 5 de la mañana, no hace nada, solo hace mantenimiento. En se horario, si es que se hace una salida y empalmar la línea 1 con el Ferrocarril Central, se puede trasladar la carga desde Lurín hasta el puerto del Callao.

Hay expedientes técnicos, hay intenciones de hacerlo, hay estudios realizados en la autoridad del tren eléctrico. Pero también pasa por un proceso de voluntad, de que puedan entregar o puedan hacer esta salida. A la altura del río Rímac, donde se cruza la línea 1 con el Ferrocarril Central, ahí se puede hacer una especie de bypass para que pueda bajar la carga y trasladar tanto del puerto como a Lurín y de Lurín hacia el puerto, y los TRUCK Center también hacerlo.

Hay TRUCK Center, pero es privado en la Carretera Central, es chiquita, estará acogiendo a unos 86 o 100 tráileres, pero también ahí se puede hacer un proceso de trasladar esa carga hacia el Ferrocarril Central, y trasladarlo fácilmente a la ciudad de Lima, o pasarlo hasta el Callao, y siempre y cuando haya voluntad, como lo hice mis colegas congresistas. La voluntad es la mejor herramienta y el mejor aliado que podamos tener.

Referente a la autoridad del transporte para Lima y Callao, lo hemos trabajado en la Comisión de Transportes, pero la propuesta del Poder Ejecutivo es un ente coordinador, es una especie de autoridad de Reconstrucción, que en la práctica no es autoridad de nadie la autoridad de Reconstrucción, y no queremos, pues, una autoridad de Transporte para Lima y Callao, que solo va hacer las veces de entre coordinador, y va esperar la voluntad del Callao, va esperar la voluntad de Lima para poder empezar hacer un proceso de reordenamiento o un proceso de que puedan llevarse de buenas manos Lima y Callao.

Lo que era antes ustedes recordaran la secretaría técnica del transporte de Lima y Callao. Eso es lo mismo que han presentado en el proyecto de ley. Por eso dije en algún momento, si hay que tener una verdadera autoridad que tenga facultades de normar, facultades de fiscalizar, facultades de poder construir; o sea, de infraestructura y de gestión.

Hagamos una verdadera autoridad de transporte de Lima y Callao, y si hay que quitarle competencias, tanto a Lima como al Callao, que también el Callao es una región Lima Metropolitana, también está



considerada como región, y tiene un trato especial a nivel de la Constitución, tenemos que hacerlo, para poder hacer y para poder tener una base legal suficiente para tener, pues, si una verdadera autoridad de transporte para Lima y Callao, eso es lo que está faltando aquí en Lima y Callao, y lo digo porque hemos hecho todo un análisis previo diversas reuniones, dos en Lima, uno en el Callao.

Pero para tener esta verdadera autoridad, hay que hacer las reformas necesarias y creo que en el Congreso de la República tenemos que dar esa iniciativa reformas constitucionales, modificar la Ley Orgánica de Municipalidades, la Ley Orgánica de Gobiernos Regionales, sino vamos a tener otra autoridad de Reconstrucción. Como ustedes saben y estamos viendo en la práctica, la autoridad de Reconstrucción no es autoridad de nadie.

Entonces, señor ministro, pasa también por la voluntad de su sector de aceptar estas modificaciones de poder llegar estas ideas a un buen puerto, sino no vamos a avanzar en nada. Y hay experiencias exitosas a nivel internacional, cuando empezaron a crear la autoridad del transporte en muchas ciudades importantes, no solo en Latinoamérica, sino también en Europa.

Muchas gracias, señor presidente; gracias, señor ministro.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Roy Ventura.

Tiene el uso de la palabra señor Eloy Narváez.

El señor NARVÁEZ SOTO (APP).— Gracias, presidente.

Señor ministro, hace poco estuvo el presidente de la República en Ancash, y con el premier, que además es de mi bancada. Pero el hecho que sea de mi bancada no quiere decir que no le diga que también me da la impresión de que están un poco lentos en el trabajo.

En la última oportunidad que estuvo el presidente ratificó el compromiso que un día yo le escuche acá en el seno de esta comisión, de que, por ejemplo, se iba hacer ya por fin la carretera Conchucos, la verdad que ha pasado casi ya más de dos años y no hay nada.

La vía de evitamiento, ya viene desde la época del señor Ollanta Humala, que decían algunos que era más lentos que una tortuga, pero igual estamos también ahora. La vía Casma- Huaraz, que se dañó con El Niño costero, su reconstrucción de 20 kilómetros casi va ser dos años y no lo podemos hacer.

Entonces, la gente está bien cansada ministro, yo sé que no es responsabilidad solamente de usted, también de nosotros también como Congreso también somos lentos de alguna manera, porque es la burocracia nacional, que lo que hemos pasado por cargos públicos la hemos sufrido, ¿no? Y a veces se llega al cargo queremos hacer un montón, rápido, pero por ahí viene el abogado, y te dice: sabe qué ministro esto no puede, sino lo van a denunciar. Y empieza aguantarse las cosas.

Entonces, lo mejor que podemos hacer, creo yo, ministro, es que trabajemos coordinadamente con el Ejecutivo, con el Legislativo para poder acelerar más los procesos.

Hemos dado facultades, pero si de repente eso no es suficiente amplíemos más pidan más facultades para hacer un Estado mucho más ágil. Si no van a pasar los años, y ahora he leído las respuestas que de los temas que me interesan en mi región, y veo que son promesas de tiempos: en enero se empieza, el próximo año ya terminan los estudios, cosas parecidas.

Pero yo me temo que cuando llegue esa fecha, no vamos haber hecho nada. Esta empresa, por ejemplo, que está encargada del tramo de la Empresa OHL, me parece que es el nombre exactamente que está encargada del tramo de Pativilca hacia Guadalupe. Ellos, por ejemplo, esta concesionaria son rapidito para poner su peaje, ¿no? Se ha hecho rapidito el peaje, ¿no? Bien iluminado, bonito, rápido, es sector privado, ¿no?

Pero, el Estado, sigue viendo como al pueblo le cobran, le cobran todos los días, estos señores que se llenan los bolsillos, pero a las finales el Estado es el culpable, el responsable, y dice: no es que el Estado todavía no nos entrega el terreno, por eso no podemos hacer la vía de evitamiento. Es un Estado débil.

(13)



En la OSCE, el Estado ni siquiera gana sus procesos, todo sale a favor de los privados, es increíble, todo, la gran corrupción está ahí ministro, Estos señores del estado privado ganan una obra, inmediatamente cualquier alegato, no se cumple algún plazo, ya, apelan vienen a Lima, a la OSCE, y ahí viene los arreglos y la gran corrupción para mi está ahí. Y no me refiero solamente a transporte, sino en todos los sectores, que hacen infraestructura en el país.

Por eso, pienso que debemos trabajar coordinadamente. Yo creo que el presidente de la comisión tiene la mejor voluntad y los integrantes también. Pero coordinemos y solucionemos el tema de esta lentitud que tiene nuestro Estado. No vale la pena estar en este Congreso también es incómodo.

Yo he sido parte del Ejecutivo, como presidente de mi región, y la verdad que pensé que llegando al Congreso íbamos a mejorar la cosas, pero acá también somos lentos, tan lentos que hasta el Sr. Hinostroza sigue todavía paseándose y el Congreso hasta ahora no da respuesta. Igual de lento está el Ejecutivo.

Entonces, trabajemos coordinadamente, y hagamos las cosas bien, ministro, pero le pido al señor viceministro para ir directamente al responsable de lo que yo he preguntado pedirle, por favor, de que el caso de Ancash, que, por favor, lo único que le pido es que los plazos que están establecidos en las respuestas, señor viceministro, se cumpla, yo le pido, por favor, sé que no es tan sencillo, decirle es una cosa, hablar, si hacer es otra cosa, se, comprendo eso.

Pero aun así hagan todo lo imposible y presionen a la gente para que hagan bien su trabajo, y que hagan oportunamente y que los plazos establecidos deben cumplirse. El Estado tiene que ser fuerte con el sector privado, si el privado no funciona, hay que ver el mecanismo para sacarlo, el hecho que tenga una concesión, una compañía privada, no quiere decir que el Estado tenga que estar agarrado del cuello.

El Estado tiene que tener autoridad moral, oye, tu eres ineficiente, no haces un buen servicio de mantenimiento, tiene que salir de acá, así de simple un Estado fuerte necesitamos. Pero no un Estado débil apretado por el privado y el Estado ahí asustado. Y perdiendo todos sus procesos.

Y entonces, se llenan de plata los vivos y cada vez el pueblo es el perjudicado, ese tipo de Estado no queremos en el país, y para eso tenemos que trabajar. Creo que mejor coordinadamente todos juntos en vez de perder el tiempo echándonos la culpa, mejor nos juntamos y trabajamos juntos y por lo menos eso es lo que yo quería expresar hoy día, señor ministro y por lo demás desearles éxitos y que le vaya bien en su gestión.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, congresista Narváez.

Congresista Ochoa, tiene el uso de la palabra.

El señor OCHOA PEZO (NP).— Muchas gracias, presidente.

Presentando mí dispensa, presidente, porque soy vicepresidente en otra comisión, y ya hemos empezado, pero no quería salir, sin antes hacer la apreciación respecto a la presentación del ministro de Transportes, y el equipo de asesores hará el seguimiento también de las respuestas.

Presidente, creo que también parte de las preguntas debe constituir en este documento, parte del bagaje de documentación que enviamos al Ministerio de Transportes, y no escuchamos respuesta en lo que se señala. Porque además, presidente, entendemos que por respeto, por lo menos yo no me apersono al Ministerio de Transportes, y un mínimo de esperanza, es que te puedan responder lo que tu pides y solicitas.

Y por eso, presidente, creo que la presentación que hace el ministro ya lo ha señalado el congresista Justiniano aparentemente es literal y aparentemente solamente un plan de trabajo sobre el cual si estamos acostumbrados a escuchar. Pero en lo concreto, presidente, tenemos serias dificultades.

El Aeropuerto Internacional de Chinchero, es un detalle tan elemental que el Ejecutivo tiene que tomar la determinación de hacerlo y hacerlo, y hacerlo, ¡ya! pido permiso acá, allá, porque no pide facultades legislativas para hacerlo en ese sentido, tiene que esperar la respuesta del Congreso. Si cree que la decisión es obra pública como lo ha pedido todo el Cusco, y está establecido de esa forma, y tiene facultades para legislar, porque no hace la propuesta legislativa.



O sea, eso, presidente, estar desde el Ejecutivo en la lógica, de que si el Congreso, no avanza y yo haré esto, presidente, creo que esto es un tema que hay que empezar a revisarlo. El Ejecutivo tiene que tomar la determinación por algo es el Ejecutivo. Y si ha tomado la decisión de hacer el aeropuerto de Chinchero que empiece hacer el Aeropuerto de Chinchero ¿qué falta, presidente?

Con todo respeto, presidente y al ministro, el ministro Giuffra, nos ha paseado olímpicamente en el Cusco. Ni siquiera ha llegado al Cusco, iba en el avión, inmediatamente a Chinchero, ha conversado dos, tres palabras, regresar, y hacernos creer que presentaba incluso cronogramas.

Y hoy, presidente, no tenemos un cronograma sobre el aeropuerto de Chincheros, solo el Aeropuerto Internacional en Cusco, no hay un cronograma. Se nos está diciendo que hacia octubre se daría la pro para el movimiento de tierras. De las preguntas que se discierne, respecto al Aeropuerto Chinchero, obviamente tampoco se responde. Seguramente el congresista Villanueva, ahondará sobre ese tema.

Me pide una interrupción sobre el tema, el congresista Villanueva.

El señor PRESIDENTE.— Tiene el uso de la interrupción, congresista Villanueva.

El señor VILLANUEVA MERCADO (AP).— Gracias, congresista Ochoa, gracias, señor presidente. Solo para complementar la información y no duplicar las participaciones, porque tenemos y compartimos la misma preocupación.

Yo quisiera decirle, hablando de cronogramas que el ministerio que usted dirige hoy día, nos presentó a todo el país un cronograma efectivamente que decía: que las licitaciones para el inicio de las obras en Chinchero fundamentalmente el movimiento de tierras que no necesita de ninguna ley, debía empezar en marzo.

Es decir, a estas alturas, ya debíamos tener licitadas las empresas correspondientes, ¿cuánto de presupuesto teníamos? Teníamos doscientos cincuenta millones. Y precisamente alrededor de ese tema, es que le hacemos una pregunta al ministro, y le decimos: que razones justifican que dicho monto haya sido rebajado en ciento cincuenta millones, habiendo quedado solo cien millones, de los cuales se han dispuesto, setenta millones para adquirir terrenos, que no correspondía.

Quedando hoy día treinta y tres millones, que se van a transferir para el inicio de obras al Ministerio de Defensa promoviendo la posibilidad de que el Ejército lo haga, cuando el presupuesto, si es que no se va modificar el movimiento de tierras correspondiente asciende más o menos a cuatrocientos sesenta, setenta millones. A este ritmo vamos a terminar el movimiento de tierras en quince años, señor ministro.

Y que nos responde usted, cuando le preguntamos, porque se ha reducido en ciento cincuenta millones al punto, de que hoy día solo tenemos treinta y tres millones, previstos para el movimiento de tierra, siendo que eran doscientos cincuenta.

Nos dice: el MTC viene desarrollando el concurso público para la ejecución de la obra movimiento de tierras sectores Resa Sur y Lucas, aproximación de 34. Es decir, nos desvía, ¿verdad? Y no responde efectivamente a porque es que se ha reducido de doscientos cincuenta destinados para el movimiento de tierras, no es cierto que debía hacerse en dos años; porque lo reduce a 33, dándonos la perspectiva de que a ese ritmo lo acabamos en quince años. Voluntad política, coincido con mi colega Ochoa, es para hacer aquello que ya se comprometieron con lo que se comprometieron, y nos presentaron un cronograma.

Finalmente, coincido si me queda algo de tiempo, coincidimos en la necesidad de que el Congreso también se comprometa, para no tener escollos, ni limitaciones, porque hay un proyecto con dictamen emitido por esta comisión, que ha sido reiterado con estos proyectos, así que señor presidente, sirva la oportunidad también para reiterar la necesidad de que el Congreso de el paso correspondiente, y siendo que tiene un dictamen desde marzo de este año, que ha entrado varias veces en agenda, pero que finalmente no ha sido definido en el Congreso.

Así que, la invocación en nombre de la representación del Cusco, para que a través de su presidencia podamos discutir ese tema que es consensual, porque tiene proyectos similares en todas las bancadas para que efectivamente el Ejecutivo, coincidiendo con el Ejecutivo que además acaba de invocar la



necesidad de este proyecto de ley, que pueda permitir y complementar no solamente el inicio de la obra, sino los estudios complementarios que puedan hacer.

Espero que el ministro esta vez nos diga porque nos echamos ciento cincuenta millones, quien sabe a dónde, configurando una idea de malversación de destino distinto al que este Ejecutivo, este Legislativo, ha decidido efectivamente para impulsar una obra de tanta trascendencia de impulso para el turismo, y demás cosas en el país.

Gracias, colega Ochoa y gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Concluya, congresista Ochoa.

El señor OCHOA PEZO (NP).— No, ahondar sobre el tema de Chinchero, y en tanto, presidente, se exige que el Ejecutivo responda pero con responsabilidad, con veracidad. Y esto honraría la palabra del presidente, porque el presidente dijo, que se haría. Y por lo que estamos viendo, presidente, esto no es verdad.

Además, presidente, se omite que el Aeropuerto Internacional de Chinchero, independientemente de su licitación compromisos que iban a empezar con el Ministerio de Transportes, al inicio de concesión, era cuatro carriles Cusco- Chinchero-Urubamba, es decir, a estas alturas, presidente, por lo menos esa vía debería estar trabajándose, porque eso es independiente de la construcción del aeropuerto como tal. Pero es una condición fundamental para que el aeropuerto entre en operatividad.

Ahora, bien, como quieren a los cusqueños que no tenga su aeropuerto internacional, probablemente esta carretera no empiece. Es un gesto elemental, que barrera tiene cuatro carriles Cusco- Chinchero, si es independientemente, de, y además es responsabilidad del MTC. Así está establecido en el contrato, presidente.

Solamente para señalar en ese sentido, presidente, el año 2016 diciembre venció todavía el tema del contrato para el expediente técnico de la carretera Santa María, Santa Teresa Hidroeléctrica. En diciembre del 2016, presidente, y nos dijeron que eso se corría hasta marzo del 2017, estamos septiembre del 2018, y hasta ahora esa vía, presidente no tiene cuando se pueda licitar.

Y ese es un tema que también se lo queremos señalar. El presidente Vizcarra, el hoy presidente Vizcarra, cuando era ministro de Transporte, en esta sala, presidente, se comprometió poner en meta dos mil veintiuno asfaltado, la Carretera Pisac-Colquepata-Paucartambo-Challabamba, hasta puente Carbón. Pero en el Ministerio de transporte, presidente, eso ya no aparece, ya no existe, por qué, porque seguramente no hay que honrar la palabra del presidente Vizcarra. Pero él se comprometió en eso.

Y finalmente, presidente, en esta lógica está también lo que el presidente dijo acá cuando era ministro, que había tres millones y medio para el estudio factibilidad del túnel La Verónica, el túnel La Verónica en el propio Ministerio de Transportes, nos han dicho no sirve esa plata se ha usado para otra cosa, es decir, no se honra el compromiso del presidente.

Presidente, quisiera ante muchas otras cosas, cerrar mi participación por los temas de tiempos también, pero le hemos preguntado al Ministerio de Transportes, presidente, sobre un hecho que se está haciendo mucha costumbre en el país. Las concesiones del Estado se entregan a empresas grandes, o ya sean transnacionales o sean nacionales, y estas empresas subcontratan, y estas subcontratas, subcontratan a terceros más, y no les pagan, presidente.

Es decir, la empresa que gana una concesión, no tiene la plata para hacer el trabajo, los subcontrata, esta persona tampoco tiene la plata, y le pide a los micro empresarios peruanos que vaya prestarse a los bancos, para que empiece hacer el trabajo, es decir, ellos no pagan un solo centavo de interés; pero si los micro empresarios para cumplir la demanda de la subcontrata, la subcontrata.

Este es el caso, presidente, en particular, por ejemplo, del contrato de servicios 022-2016MTC/20. No voy a señalar la empresa y todo por respeto, porque todavía respeto y confiamos porque a estas alturas, presidente, prácticamente solamente está la carta de fianza para la subcontrata y los empresarios están estafados en el Cusco, los micro empresarios están estafados.



Y le hemos preguntado al MTC que nos diga que está pasando, si esto es legal o no es legal. También hemos enviado la carta acá, presidente, yo le pido, por favor, a través suyo que revise esta carta, voy a reenviar la carta, porque esto es absolutamente injusto, presidente. No solo en carreteras, sino también en minería, y la misma empresa nacional, acá, presidente. Hace lo mismo y los micro empresarios son los perjudicados porque ellos sí tienen que correr al banco a pagar impuestos y lo demás.

En ese sentido, presidente, quisiera obviamente que el Ministerio de Transportes, responda sobre esto, y obviamente también el tema de los puentes que lo han señalado. Creo que es importante el tema de los puentes. Pero hay una curiosidad, en todo caso, que nace de mi persona.

Se están cambiando puentes en Cusco, por más de ciento veinte millones de soles, y no se han atendido los puentes que se han solicitado; o sea, en la ruta Cusco-Canchis, probablemente se necesiten cambiar los puentes. Pero en Suykutambo estamos esperando un puente, en Pillpinto estamos esperando un puente, en Paucartambo estamos esperando puentes donde no hay puentes.

Pero por más de ciento veinte millones, presidente, se están cambiando puentes que seguramente tendrán que ir a donde los más pobres, porque ello si no interesa. Pero habrá que esperar cuando y hasta cuando, quisiera esa respuesta, presidente, siempre dispensándome porque la comisión donde yo soy vicepresidente, acaba de empezar.

Muchas gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Ochoa.

Tiene el uso de la palabra congresista Dalmiro Palomino.

El señor PALOMINO ORTIZ (FP).—

Presidente, saludarle al ministro y saludar a todos los presentes. Yo creo que hoy estamos tocando un tema muy importante como en la mañana informe sobre la situación de los problemas sociales que está pasando en la vía corredor de los mineros Las Bambas, ¿no? En la cual, presidente, hay una pregunta que le hemos mandado sobre la integración interregional altoandina Apurímac Cusco-Puno, esa es la vía que realmente, una parte de esas vías están transitando esos camioneros en ese entonces, presidente, de lo que pasa el problema se suscita en esta lado, ¿no? En el lado Apurímac.

Y en el lado Apurímac está en una vía de mejoramiento, que realmente antes pasaban los camiones, las vías. Y ahora con el mejoramiento, en vez de mejorar, les están reduciendo las vías donde está interviniendo en muchos accidentes, a diario se ve accidentes, hay muertos. **(14)**

Entonces, presidente, yo creo que, señor ministro, yo creo que esa vía ya debe ser, y estando con una ley, ya debe ser ya de una vez sus estudios asfaltado definitivo para no estar haciendo el doble gasto en esto, presidente. Yo creo que los empresarios vemos costo y beneficio, y los resultados dan inmediatamente. Yo creo que con la buena gerencia que ustedes van manejando ministro. Yo creo que esto se puede revertir ministro, desde el ministerio.

En este campo también habíamos hecho la pregunta sobre el Aeropuerto de Andahuaylas, en donde realmente hay problemas sociales. Tiene conocimiento ya, nos ha informado a través de un informe, que hay problema social de dos comunidades, pero ese ya viene hace 10 años, ministro.

Entonces, no podemos estar de 10 años a la fecha, no podemos dar una solución para que los apurimeños tengan un mejor servicio, o una integración regional. En la región Apurímac están ahorita discutiendo o están viendo sobre el Aeropuerto Chincheros.

Ese aeropuerto sería si cualquier cosa pasara en el futuro, en el aeropuerto de Chincheros, sería una alternativa para que pueda el aeropuerto más cercano para poder recibir a los que puedan despegar en esto, ¿no? Entonces, yo creo que ministro que se dé la mirada en la región, porque realmente es de necesidad.

Hoy por hoy un pasaje ida a Andahuaylas, cuesta 300 dólares, más caro, que pagan los apurimeños señor ministro, al no tener ese aeropuerto. Más caro que irse a Estados Unidos de repente en promoción encontramos que a Apurímac se paga 350 dólares, hasta 400, hacen lo que quieren, hay una sola línea



aérea, señor ministro, que ingresa interdiario, y cuando hay lluvia no ingresa, y cancelan vuelos. Entonces, a raíz que se tiene que trabajar en el mejoramiento de ese aeropuerto.

También, ministro, hay una pregunta que siempre entre los apurimeños y los Cusqueños, había un de repente no había un acuerdo sobre las telecabinas que el mismo, presidente, el 28 de julio manifestó que la construcción de telecabinas entre Apurímac y Cusco en Chuquiyauri y la pregunta que no lo he visto en la respuesta.

Yo quisiera, ministro, la respuesta concreta o cuando ya se inicia, porque a raíz que el presidente ya informó y hay un proyecto de ley, que también hemos presentado que está discutiéndose en el Congreso, seguramente ya eso también va reforzar. Quisiéramos saber ministro la ejecución o el proyecto, el perfil de cuando ya se inicia este, o la intervención es directamente de Ministerio de Transporte o es de Comercio y Turismo, ministro.

En este sentido, presidente, yo creo que la conexión que necesitamos en la región de Apurímac es importantísimo. También el otro el AP109 que realmente todo los de la prensa y todo el pueblo conoce la caída del año pasado que tuvimos más de 16 policías muertos, en lo que es Antabamba. Esa carretera regional también, no lo he visto acá incorporado en esta respuesta que nos ha dado solamente es el otro tramo; o sea, el tramo principal tampoco no está considerada.

Yo quisiera, ministro, en ese lado se dé una mirada, porque tenemos que integrar a nuestras regiones, y las provincias tienen que estar integradas, comunicados, yo creo que es parte de desarrollo. Si no tenemos comunicación, presidente, no vamos a llegar a más seguramente vamos a estar en estos problemas a nivel nacional, y está en su responsabilidad coordinar con los gobiernos subnacionales, y sectoriales para que pueda inmediatamente, pues, hacer el desarrollo en las regiones.

Gracias, ministro.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Dalmiro Palomino.

Si no hay más preguntas.

Congresista Luciana León, tiene el uso de la palabra.

La señora LEÓN ROMERO (PAP).— Gracias, presidente.

Dentro de las preguntas que le hicimos al ministro, tengo una repregunta respecto al tema de la línea 2 del Metro. El director de la Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico, informó que se edificará una nueva estación en el cruce de las avenidas Aviación y 28 de julio para la línea 2. Esto es a 300 metros de la estación de Gamarra de la línea 1, el objetivo es de esta nueva estación, es que sirva de interconexión entre la línea 1 y la línea 2 del Metro según entendemos.

Sin embargo, luego el mismo director de la Autoridad de Transporte, de la Autoridad Autónoma del Tren, ha informado que la cercanía entre las estaciones, se debería a un error en el proyecto de un mal cálculo. Entonces, quisiéramos saber, señor ministro, porque esto es sumamente preocupante, y toda vez que tenemos en cuenta que la línea 2, ya viene teniendo una serie de errores en toda su ejecución.

Primero un encarecimiento en su costo más de cinco mil millones de dólares, tres veces más que la línea 1, y también los problemas sísmicos entre otros que se han dado a lo largo de su ejecución. Ejecución que dicho sea de paso sigue siendo muy lenta, muy ineficiente, muy improductiva.

Entonces, quisiéramos saber se ha individualizado a las responsabilidades de ese error, ya se ha determinado cuánto dinero adicional significará esto para el Estado, y esto significará una alteración de los plazos para la construcción de la línea 2, se supone que termine 2021, esos plazos se quedan vigentes. Y también saber cuál es la situación de las siguientes líneas se está avanzando que proyección se tiene tener un informe un poco más completo, sobre el desarrollo de la línea 2 del Metro, que puede o va ser un alivio todavía dentro de tres años, pero que esperemos sea un alivio de la gran congestión y de gran tráfico que vemos hoy en día.

Porque, por otro lado, por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y eso resulta preocupante, es que no vemos que estén elaborando ningún tipo de informe de proyecto de estudio para



resolver los graves problemas que tenemos de congestión de tráfico que tenemos a nivel local. El tráfico es a nivel nacional, pero estoy hablando a nivel local básicamente.

Eso se podría trabajar con las universidades, solicitándole a cada uno de las universidades que hagan ellos mismos los estudios técnicos, los proyectos, las tesis, donde los mismos estudiantes pueden armar estos textos y pueden presentarlos posteriormente al sector.

El sector obviamente vera si algunos son más rentables, más interesantes, tomarlos en cuenta. pero no vemos que por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones como ente rector, como ente que tiene que estar pensando y analizando constantemente cuáles deben de ser la solución ante los problemas actuales y los próximos que se van a venir una especie de ente que esté como haciendo una prevención.

Tampoco vemos que exista un trabajo de chatarreo para poder aliviar la saturación que existe tanto en transporte urbano, transporte de carga, transporte provincial, no vemos que existe como ente rector este patrón, o este papa Estado que de las directrices de que es lo que se debe de hacer. Y más bien, vemos que trata de resolver uno que otro problema, pero también de manera ineficiente, como que los problemas son más grandes, que la misma cartera.

Entonces, queremos saber en particular respecto a la línea 2, y también cuál es la proyección para disminuir esta gran congestión, esta gran saturación que tenemos hoy en día.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Luciana León.

Congresista Karla Schaefer, tiene el uso de la palabra.

La señora SCHAEFER CUCULIZA (FP).— Sí, presidente.

Una pregunta; o sea, porque he visto que la gran mayoría de los congresistas, se has salido de las preguntas que se le mando al ministro, y que han hecho las preguntas sobre la exposición e inquietudes válidas de cada región. Vamos hacer así puedo hacer mis preguntas. Si fuera tan amable, no sé.

El señor PRESIDENTE.— No, el ministro está a disposición.

La señora SCHAEFER CUCULIZA (FP).— Ya, presidente, gracias.

Sí, yo también tengo que ir a Cultura también, presidente.

Me voy a enfocar en temas de la Reconstrucción varios congresistas han tocado la lentitud que se está teniendo en sus regiones. El ministro ha dado una programación, sí efectivamente las vías nacionales como es la Panamericana específicamente se han podido reconstruir, ¿no? O rehabilitar por llamarlo así, porque no se han hecho los cambios que se necesitan para poder soportar las lluvias.

Esperaremos, también, ya, esos estudios de recepción de agua, lluvias, puedan ser consideradas en estas carreteras, para que nuevamente no pase lo que siempre pasa cuando hay un niño fuerte o extraordinario; sino esa inversión se va ir al agua, ¿no?

Tenemos acá una, todo se ha hecho en el 2018; o sea, como que el 2017 no pasó nada, cuando en el 2017 ha sido el desastre. Dejo de llover, la última lluvia que puede acarrear efectos al sector, especialmente el cual ha sido usted uno de los más afectados. De acuerdo al informe de Defensa Civil, de Indeci, de la evaluación de impactos. Solo se inició en el 2018, y usted tuvo caso, bueno, usted no estuvo, estuvo nueve meses sin hacerse nada, nada, ni siquiera rehabilitar, tapar los huecos; entonces, si me preocupa el atraso en la ejecución.

Para este año se ha proyectado ciento diecinueve kilómetros de los más de dos mil doscientos seis kilómetros que tenemos. Puentes ninguno, ninguno, y está hablando usted casi del 12% solo de avance para este año, ¿no? Entonces, sería bueno ver cómo podemos acelerar los procesos ministro.

Si me permite, presidente, me voy a meter un poquito en Los Juegos Panamericanos, porque esto realmente bueno, el señor Kuczynski, que se cerró en que Los Juegos Panamericanos si iban, se lo transfirió a su operador Bruno Giuffra, cuando estaba en el MTC. Y si me preocupa los avances de obras



que domingo se ha tocado en un reportaje dominical, el Centro de Alto Rendimiento Surf en Punta Rocas.

No hay nada, no hay nada, estamos hablando que Los Juegos Panamericanos, presidente, son del 26 de julio [...?], y acá por decirle en este Centro de Alto Rendimiento, y encima que ha habido [...?] en un señor que salía de las instalaciones que le han dado. Sería importante que luego pueda aclarar, porque esto es lo que estaba negociando este señor, ¿no?

Entonces, aquí vemos que la [...?] el evento es en julio, cómo va ser eso, ¿no? Y es una inversión de veintisiete millones, [...?] tiro en [...?] la ejecución es [...?] la fecha programada mayor para entrega. La [...?] en La Molina, bien preocupante, en abril del 2019. Y si quiero, señor presidente, a través de usted dar prontitud y que el ministro [...?] quizás esta situación de colapso, que tenemos en [...?] internacionales y nacionales [...?]

Volvemos, por favor, si pueden allá, como hemos hablado [...?] una carretera en ese caso la central que está colapsada, por ejemplo, el aeropuerto [...?]

Gracias, presidente, a través de usted, [...?] nueve millones, el año pasado [...?] veintitrés millones de pasajeros, ¿no?, no quiero volver a citar a Einstein, no hay voluntad, ¿no? Porque encima (15) el concesionario se aferra a que no se dé una solución con Las Palmas que tenemos un aeropuerto acá en condiciones muy adecuadas con una buena pista donde podría derivarse no sé sus técnicos dirán los viajes nacionales hacia el norte o al sur y así descongestionar.

Usted dice sí, esperemos que esta semana se firme con la Fuerza Aérea, para que se le pueda trasladar 46 000 mil metros cuadrados, la concesión del aeropuerto de Lima tiene creo 134 mil metros cuadrados, pero la Fuerza Aérea, el Ejército, la Policía, tiene algo de 323 000 metros cuadrados adicionales.

Usted dice que le van a ceder 46 000 metros cuadrados, interesante sí, ocho a diez aviones de acuerdo al tamaño del avión, pero el problema señor ministro es la pista, usted cuando regresa de Piura y quizá le pase a usted cuando regresa a Arequipa vía Arequipa, no de Moquegua lo hace esperar en el avión, a mí me han hecho esperar dos horas señor presidente, bajo las estructuras del actual aeropuerto de Piura, perdón de Lima, hay modelos como en Colombia que la salida de cada avión se pueda hacer cada tres minutos, el despegue y el aterrizaje y nosotros acá nos estamos demorando seis minutos, algo está pasando que podríamos darle una solución.

Los operadores de Corpac, los instrumentos que manejamos o sea, quizá tengamos una solución más rápido porque Ica sí podrías duplicar, su entrada y salida de aviones, porque si le vamos a dar más aviones y ya está colapsado ya no me van a dejar a Piura a mi dos horas, si no de repente tres horas y a usted también ministro el plazo se va ampliar de no poder donde aterrizar, ese es el gran problema presidente.

Y bueno, todos los aeropuertos han colapsado, la proyección de Piura que hemos tenido problemas terribles con el alcalde de Castilla que no ha dejado que esta inversión de la nueva pista, porque no es un recapeo, no se dé en octubre del año pasado, debió comenzar esta obra.

Ya se había superado lo proyectado para el 2016, en setiembre del 2014, 428 000 pasajeros, ya teníamos 600 000 pasajeros, imagine pues, entonces todo está colapsado.

Y yo estaba pidiendo cita con el presidente de la República, yo no tengo nada que esconder y le pedí que estuviera usted, porque uno de los temas álgidos del presidente de la República actual, es el tema Chinchero, que es un tema de que ahora ya me dio un horizonte, porque la vez pasada en la Comisión de Presupuesto usted, todavía que no sabía que se iba hacer cuando yo se lo dije, directamente le dije, usted desde que el presidente desde Canadá decidió venir al Perú, ya debían tener qué hacían con ese aeropuerto y qué solución le dábamos, porque usted tiene que evaluar qué infraestructura aeroportuaria tenemos, eso es muy importante.

Todo está colapsado, las pistas, los terminales, pero por decirle para darle una solución y tener un aeropuerto que pueda recepcionar viajes transcontinentales, porque Chinchero -seamos claros- no va recibir vuelos que vengan de otro continente, -ojo seamos claros- siempre hay que decir la verdad, siempre la verdad la hace libre.



Pero usted tiene un aeropuerto en Madre de Dios, de una pista de 4 kilómetros de largo por 44 de ancho, hecha de concreto, hecho por la Fuerza Aérea, como en Juliaca, una que hizo la Boeing para hacer pruebas.

Entonces ahí tiene una alternativa hasta que se desarrolle Chinchero, de poder descongestionar el aeropuerto de Lima, de los viajes transcontinentales que vienen de otro continente, para que puedan aterrizar ahí y quizá mejorar la infraestructura del terminal, ponerle mangas y eso lo puede hacer en un año, ocho meses.

Entonces visualice una solución ya para poder, vamos a tomar el objetivo que dijo el señor Kuczynski en su momento, que quería llegar creo cinco millones de pasajeros al 2021, lo podría hacer, -ayude a su amigo el presidente de la República- tiene una solución en sus manos, contrate una persona especializada, es difícil encontrar en aeronáutica o en cuestión de trenes como bien lo ha dicho la congresista Luciana León, o sea, cómo es posible, usted vaya a Chile, todo se hace tren subterráneo, para empezar tres veces más barato, más profundo, siete veces más rápido, la ejecución por kilómetro que hacen ahí en Chile, tres veces más barato y tienen problemas sísmicos tan parecidos o peor que nosotros, peor que nosotros.

Entonces, no sé haga un convenio con Japón por decirle, ya si no quiere en Chile, hay gente que no sé, pero en vez de ser países hermanos y tomar lo bueno de acá y lo bueno de allá, ¿no? Japón, bueno hay gente que acá no tiene visión de nada pues.

Entonces señor presidente, son dos puntos y tómelo a través de usted presidente, ministro como un aporte especialmente porque uno de los temas más álgidos del señor Vizcarra es Chinchero y no tapemos los ojos con una venda.

Entonces usted, como su amigo y colaborador en estos momentos, en ese ministerio le podría dar una solución ya mientras que se ejecuta a través de inversión pública, que bueno que ya esté programado lo que es el movimiento de tierras y sí me preocupa porque acá el señor Bruno Giuffra bueno, ya que le podemos creer, dijo que esto había sido de mutuo acuerdo, pero ahora sí tenemos un arbitraje terrible, terrible, estoy aportando por si acaso, para que no diga que venga para defenderlo.

Me pide una interrupción...

Entonces sí, esos temas me preocupa porque bien lo ha dicho el congresista Apaza, o sea, no tenemos un programa o sea, fechas, usted hablado de los aeropuertos, pero no tenemos fechas, fechas claras y los trenes sí me preocupa, usted ha dado un listado que Dios quiera que sean realidad, pero yo vivo siete años y acá al contrario, hemos perdido kilómetros de vía férrea, hasta los años 40, el Perú era el país en Sudamérica con más kilómetros de vía férrea, por malas decisiones todo como el cangrejo, ¿no?

Entonces, todo lo que ha dicho de trenes, dígame uno que tengamos no sé, tal fecha se sale de la concesión, uno aunque sea, yo tengo por decirle el tren de la costa, que es un tren muy importante que mueve el 78%, que abarcaría de Piura hasta Ica, si quieren meter Arequipa, Tumbes, -en ahora buena- pero ahí se mueve el 78%, de la mercadería ya sea como punto de origen y destino.

Tiene un crecimiento de lo que es manejo de mercancías de más del 9 al 11% anual en los últimos 14 años, de transporte de pasajeros, yo tengo datos del 2016, se movían más de 148 millones de pasajeros entre estas regiones de la costa, o sea, es atractivo.

Entonces alguno porque un día sale un presidente dice, se va hacer el tren de la costa, otro se va hacer el tren Brasil-Perú, que hay el proyecto que aprobaron hace varios años el *PTAP cuando estaba la congresista Luciana León antes de que yo ingresara, que une Brasil con Bayóvar, por un intercambio de los fosfatos y las soya para que salga por acá y no ir por el Atlántico.

Entonces, algo claro, no tenemos nada claro, esta exposición es la misma de hace siete años, pero dígame ¿qué hemos avanzado?

Gracias presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias congresista Schaefer.



Estamos redundando bastante las preguntas, sería bueno que seamos concretos para que el ministro pueda responder.

Congresista Jorge Castro, tiene el uso de la palabra.

El señor CASTRO BRAVO ().— Buenos días señor ministro, nosotros nos preocupa la carretera Tacna-La Paz, Tacna-Colpa y lógicamente que nos interconecte con La Paz y consecuentemente con Argentina, con Brasil, etcétera, etcétera, creo que ya es de dominio público esto, pero me llama la atención por ejemplo, que se había anunciado para marzo de este año, la conclusión de la carretera.

Sin embargo acá, estamos viendo en el informe que se nos presenta, se nos presenta para el año segundo trimestre de 2020, pero por aquí hay otro documento que aparece aparentemente para el 2021.

Quisiera que nos precise señor ministro, para cuándo y porque esto también el propio presidente, se ha comprometido en Tacna, pero todo suponía que era este año que viene pero ahora vemos aquí en los documentos ya que la cosa se va dos años después, ojalá que no sea así la cosa.

Eso en primer lugar, para ya no abundar demasiado porque las cosas ya creo que le han hecho demasiadas preguntas, pero de manera puntual también, nosotros necesitamos interconectarnos con Puno y lamentablemente eso también está ausente, nosotros para llegar a Puno tenemos que ir hasta Moquegua, dar una vuelta a medio Perú y recién llegar a Puno, cuando estamos ahí a un paso.

Y sin embargo, aquí no se considera, si bien es cierto se considera la interconexión vial pero con una carretera pues simplemente afirmada y aquí la cosa está por ejemplo, el caso está por ejemplo, el caso está entre Tacna y Tacna-Tarata-Capazo y que realmente no sé como la y es más ni siquiera Capazo-Mazocruz, está siendo considerada como una carretera asfaltada, simplemente para hacer un mejoramiento decirle, echarle un poquito de tierra encima y un poquito de agüita, en otros términos.

Así no podemos avanzar, necesitamos en eso y bueno muchísima platita ¿no es cierto? entonces, nosotros creemos en que es absolutamente necesario la interconexión vial.

En todo caso señor ministro, cuáles son las perspectivas de esto porque yo tampoco ya no le puedo seguir mintiendo a la población, le hemos hablado -aquí nuestro amigo Schaefer está hablando de siete años- nosotros hablamos de que la carretera Tacna-Bolivia, cien años -ojo- por lo menos el presidente ahora que ha ido, que se ha dado un baño de popularidad, lo han acogido como 200 000 personas, como nadie te acoge en el Perú.

Y ojalá que para Paula pues pero aquí no solamente es el caso de Bolivia, señor ministro, si no Capazo-Mazocruz, porque yo he visto que han construido, la de Moquegua, no sé quiere tener Moquegua un camino hasta la luna, pero nosotros que necesitamos más, que tenemos más población, que tenemos mayor movimiento económico, mayores relaciones económicas con todo o queremos aperturar relaciones porque todo está dado, aquí nosotros ya no vamos inventar mercados.

Todas las condiciones están dadas para Tacna, solamente con articularse vialmente nada más, que eso es lo que nosotros estamos careciendo e inclusive se hizo la carretera de Ilo a Moquegua, hacia Puno y que no ha dado los frutos esperados, incluso a Bolivia, pero si esto se hubiera hecho, lamentablemente se hizo de una manera política se hubiera hecho por el lado de Tacna, es indudable que las cosas hubieran mejorado radicalmente para todo el sur del Perú.

Yo no quiero decir que le hagan a Moquegua pero yo veo que hay una predisposición simplemente a que Moquegua, pareciera que ahí termina el Perú, hay que tener en cuenta que Tacna es un pueblo no solamente noble muy trabajador y que estamos saliendo pues solamente sin **(16)** apoyo mayor del Estado.

Y bueno aquí dice que contrabando, como siempre el señor Apaza metiendo su cuchara donde no debe y de una manera desproporcionada, pero aquí yo le digo una cosa, Capazo-Mazocruz, es importante porque va ser el primer paso para integrarnos con Puno, también con el Altiplano y no me parece adecuado que simplemente sea considerada como un mejoramiento cosmético que simplemente no nos va llevar a nada.



Y es más, de Capazo hacia Tarata también señor ministro, por lo menos considere esto como una posibilidad absolutamente abierta, este no es un camino reciente, este no es como cuando han tratado de hacer las carreteras por otros lugares, esto ya ha sido, esos caminos tienen desde el tiempo de los incas, o sea, no hay nada que por descubrir ahí en esa zona, era siempre la zona de tránsito obligada de toda esa zona Altiplánica para llegar a Tacna y llegar a Arica por supuesto también en algún momento.

Ahora pues lógicamente las condiciones han cambiado pero definitivamente esta interconexión la necesitamos de manera urgente también señor ministro y ojalá por lo menos la terminemos pues la carretera Tacna-Colpa, porque ya como usted nos está mirando parece que está con una carita de tristeza, parece que no van a cumplir eso, pero la verdad es de que nosotros nos llenamos siempre de optimismo, en Tacna la gente usted conoce porque ha trabajado también en Tacna.

Entonces usted sabe, nos llenamos de optimismo trabajamos con todo sin ver quien está al frente, nosotros vamos con todo, pero necesitamos pues las herramientas básicas, fundamentales, tampoco podemos ser muy trabajadores pero no podemos construir carreteras pues.

Si estuviera en nuestras manos los presupuestos lo haríamos muy rápidamente señores, nosotros somos así ejecutivos, fuertes, decididos porque la historia nos obligó hacer esto y usted que también ha estado en Tacna, conoce también como es la historia y la historia nos empuja a nosotros a trabajar con todo.

Por su intermedio señor presidente, señor ministro conoce como es nuestro pueblo, es caluroso en determinadas circunstancias pero también cuando nos dan la espalda como a muchos les ha pasado, ojalá que al ministro el próximo año lo reciban también así calurosamente, porque también sabe dar la espalda el sur del Perú, rápidamente se dan vuelta las cosas.

Y en todo caso yo quiero finalizar, no quiero pedirle infinidad de cosas porque aquí en el Perú les gusta que haga un Rosario de cosas y ahí se sienten contentos, nosotros no, pedimos carreteras nada más. Salir a Bolivia y salir al Altiplano de Puno y estamos absolutamente contentos con todo eso.

Solamente estamos pidiendo dos carreteras nada más y ojalá que se cumplan en el plazo perentorio señor presidente, aquí está el señor ministro, por lo menos este trazo que se está haciendo entre Tarata-Capazo y Mazocruz, por favor señor presidente, hagan los estudios para el nivel de asfaltado por lo menos y comenzar a financiarlo, yo estoy absolutamente convencido que en ese sentido también va ser una nueva, más allá de los egoísmos regionales de unos, de otros departamentos porque también ahí sucede, porque como el presidente es de Moquegua quiere pues que todo se hagan por Moquegua y nos ha obligado a transitar ya por Moquegua durante varias décadas inclusive.

Y perdemos tiempo y la gente no quiere ir por ese sitio, qué cosa queremos nosotros, quieren obligarnos o sea, tenemos que llegar a Lima para darnos la vuelta por otro lado y eso es triste y lamentable nosotros no somos apologistas de los regionalismos, pero también tienen que darnos las posibilidades para avanzar nosotros y usted sabe, nosotros salimos, sale Bolivia por Tacna y van a darse cuenta ustedes porque no solamente hace Bolivia, lo tenemos a Brasil a un paso, ese el problema nuestro y hablar de economía brasileña estamos hablando de cosas mayúsculas, tan igual como la economía Argentina, pero yo no quiero ser más abundante, solamente quiero poner sobre la Mesa de debate un problema que ancestral en Tacna señor ministro y sobre todo que usted conoce, tan igual como lo conoce el presidente de la República.

Lo demás creo que es solamente decisión de ustedes, porque ustedes son los que presentan los presupuesto correspondiente, insistir en que esto necesitamos a nivel de asfaltado.

Muchas gracias señor presidente, muchas gracias señor ministro por habernos escuchado y ojalá que hagamos realidad esto.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias señor Jorge Castro, si efectivamente las carreteras nos van a conducir al desarrollo.

Congresista Martorell, tiene el uso de la palabra.



El señor MARTORELL SOBERO (FP).— Gracias presidente, saludando a nuestros distinguidos invitados esta mañana, esta tarde exactamente.

Presidente, creo que para nadie escapa que el sector que hoy día Transportes y Comunicaciones es un sector pues que es primordial, básico, transversal en el país, es un sector que dinamiza realmente es el comienzo, es el pie, el cimiento del desarrollo del país y hablamos de las comunicaciones terrestres, aéreas, marítimas, fluviales y comunicaciones, en la medida de que este sector se cumplan este programa, esta presentación que nos ha hecho el señor ministro, esta mañana, creo que tendremos un país maravilloso y ojalá, yo soy un ferviente digamos creyente o quiero creer mejor dicho, señor presidente, quiero creer que este programa que nos ha presentado el señor ministro, se pueda acabar en los plazos y en todos los puntos que nos ha señalado, ojalá, porque repito eso significaría que somos un país ya prácticamente en conocimientos sólidos para un desarrollo sostenido en el tiempo.

Pero también entendemos y vemos que este es buen enunciado de intenciones, yo sé, no dependen del señor ministro, de los viceministros tener la decisión de muchas cosas, presupuestos, momentos el sector contrario que hay trabas y eso hace que se retrasen en la ejecución de estos proyectos, estos programas.

Por eso es que yo quiero presionar presidente, que ojalá para mí el tema carretero se pueda acabar la gestión de este gobierno, teniendo la doble pista o la autopista de Tumbes a Tacna, oferta que fue hecha por el hoy día presidente, cuando estaba entonces de ministro del MTC, era una meta totalmente asegurada a finales de este gobierno.

Entonces mi pregunta es, qué hemos avanzado en estos dos años.

Una interrupción señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Tiene la interrupción congresista Schaefer.

La señora SCHAEFER CUCULIZA (FP).— Sí presidente, chiquita de manera aportativa porque justo hablé, yo sé que algunos no les va gustarle mucho la idea. Usted tiene una carretera ya hecha que no necesita señalizarse, ni mantenimiento al mar, 3048 kilómetros, ya se aprobó la Ley de Cabotaje, - disculpe señor Apaza, yo sé que usted quiere buses, pero quiere comprar barcos, buques- entonces ahí tenemos una gran solución para descongestionar nuestra carretera, ojalá que esa carretera doble vía de la Panamericana se logre, pero ya la tiene hecha ministro, es cuestión de reglamentar, sacar esas ideas trasnochadas, que si no es de matrícula peruana, o sea, seguimos en la misma tonada de vernos como un apéndice ¡no! mirémonos de manera integral como un cuerpo, parte del continente, de la posición geopolítica maravillosa que tenemos.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Continúe congresista Martorell.

El señor MARTORELL SOBERO (FP).— Gracias presidente.

Bueno, entonces decía ya hay soluciones también prioritarias como para la carretera central, no vamos a repetir lo que significa, lo que representa esta obra, pero mi pregunta puedo decir qué estamos haciendo al momento, ojalá por eso repito, ojalá presidente, la gestiones del señor ministro, sus proyectos que esté acá puedan tener un final feliz en el tiempo que haya mencionado.

Por otro lado, quiero hablar del transporte marítimo, solamente lo acaba de decir la colega Karla con respecto al cabotaje, al cabotaje hay que ponerle fuerza, al cabotaje hay que ponerle pero punche realmente, porque es una solución importante y ojalá pueda ser una solución importantes en costo, en rapidez, volúmenes para poder digamos favorecer o consolidar, aportar al sector privado que genere más y mejores oportunidades a la población.

Respecto al transporte aéreo, qué podemos decir presidente en eso.

Me voy a referir por la parte sencilla, Tacna por ejemplo, ya lo hemos hablado con el señor ministro, hoy día tenemos en Tacna vuelos que en los meses de junio, julio, agosto, a cada rato, pero a cada rato, se regresan a Lima, porque no pueden aterrizar y por qué, porque le falta el famoso ILS, que es tan sencillo,



o sea, digo es una inversión relativamente pequeña pero sin embargo, esos vuelos que se retrasan a cada rato o se regresan a Lima, genera pérdidas enormes para el sector privado, para los pasajeros que no llega o para los dueños de las compañías porque gastan combustibles, quiénes reponen esos combustibles cuando se regresan a Lima, nadie es costo de la compañía.

Y por otro lado genera retraso en un movimiento económico para el país y qué cuesta y así sucede creo que el aeropuerto de Trujillo aunque el norte tiene menos problemas porque el clima es diferente, la temperatura son diferentes, entonces los inviernos en la parte sur me imagino en Tacna principalmente porque Arequipa y Puno, son diferentes en climas, las templadas son diferentes pero también tienen similares problemas, pero necesitan un equipamiento y aquí pasamos a la parte del aeropuerto de Lima.

Yo quiero simplemente decir, que también fue, es una promesa presidente de cuando el hoy presidente era titular de la Cartera, dijo que en el mes de diciembre se iniciaban -del año 2016- se iniciaban las obras de la segunda pista.

Estamos en el tercer trimestre del 2018 y todavía no tenemos una solución, o sea, yo no quiero criticar, lo que quiero yo presidente, decirle al señor ministro, que estamos para apoyar, creemos, ojalá que eso se dé porque hace 5, 6, 8 años Perú era el JAP aeroportuario de Sudamérica, de este lado del pacífico.

Y que ha pasado en los últimos años, Colombia hizo su ampliación y hoy día, Colombia nos ha sacado la ventaja, en julio hoy a Chile, Santiago debe haber inaugura su aeropuerto para 30 millones de pasajeros al año.

Y nosotros estamos todavía sin poder empezar, sin poder terminar y sin poder avizorar más allá que una promesa digamos de terminar esto no tenemos cuándo, entonces mi pregunta es por qué, no nos, -no sé como llamarlo presidente- pero tenemos que tomar una decisión clara, estamos 14 años atrasados cuando el 2004 debía empezar hacer la segunda pista de Jorge Chávez.

Y sin embargo, los señores concesionarios han tenido ya diez años más de prórroga desde su contrato y hasta ahora no empieza, ¿por qué?, porque no les entregan el 100%, de los terrenos que tienen que darle, sin embargo, ya tienen entregados, nos dice el señor, el 54%, aproximadamente creo de los terrenos pero ya deberíamos exigirle a pesar que el contrato no lo dice pero habría una manera que debemos exigirle que empiecen porque el Estado, yo estoy seguro y por su intermedio, le pregunto al señor ministro, yo creo que hay la seguridad que esos terrenos van a ser entregados, hay la seguridad, no sé si en seis más, si un año más no sé o en dos años más, pero esa seguridad hay.

Pero llegaremos exigir a los señor de LAP que de una vez empiecen la pista, que empiece la pista por la parte de los terrenos donde ya las entregaron, donde ya están en manos de ellos o con la disponibilidad de los títulos saneados.

Entonces para qué, para poder ir avanzando y no esperar, no sé, si un año, seis meses o dos años o tres años, a sanear lo que falta y lógicamente los señores siguen esperando o no hacen nada hasta que no le entreguen el 100%.

Eso deberíamos como Estado, como gobierno, ver una manera de que eso se solucione de una forma así o en todo caso a pesar que el contrato también lo estipula presidente, bueno pues pongamos a Las Palmas como un aeropuerto alternativo, como dice que no puede haber un aeropuerto 150 kilómetros a la redonda del Jorge Chávez, claro entonces los señores están cómodos, no invierten nada durante 14 años que han debido hacerlo hace 14 años, ni tampoco permitan que haya una competencia, vamos decir entre comillas, que no es competencia ya, es una necesidad urgente, de poder descongestionar el Jorge Chávez, como bien decía mi colega Karla un aeropuerto diseñado para diez, once millones de pasajeros al año y que hoy día estarnos recibiendo más de 20 millones de pasajeros, está colapsados.

Y por decir cosas que ya son risibles, domésticas, uno llega al aeropuerto Jorge Chávez de la puerta al llegar frente al terminal para bajar del carro se demora 15, 20 minutos, porque han puesto una línea donde inclusive ha puesto una fila de taxis que la línea de tránsito libre se estacionan taxis o cuando uno sube -risible le digo- uno va al patio de comidas y no tiene dónde sentarse se pasa, no hay pues, hay que comer parados, porque no hay espacio.



Entonces, cosas digo, esas son domésticas de risa, pero sucede, entonces tomemos una decisión firme y eso yo pido, yo creo que nadie le va criticar al gobierno cuando le ponga, como se dice, le ponga el pie fuerte para poder hacer ejecutar soluciones o generar ya soluciones inmediatas al Jorge Chávez y volver hacer el Perú un JAP aeroportuario aéreo como siempre lo ha sido.

Gracias presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias congresista Guillermo Martorell.

Sin duda estamos en déficit infraestructura casi en todo, en todo prácticamente.

Congresista Clemente Flores, tiene el uso de la palabra.

El señor FLORES VILCHEZ (PPK).— Gracias presidente.

Sí, la preocupación de los colegas es cómo mejorar la infraestructura en el país, pero a veces no somos coherentes con lo que decimos y con lo que hacemos, Chinchero ya estuviera en proceso de construcción en estos momentos, pero políticamente no se tomó la decisión y se desistió de Chincheros.

Cuestionaron ese momento al ministro de Transportes Martín Vizcarra y luego la Fiscalía, archiva el caso porque se demuestra que no hay ninguna mal intención y no se utilizó un solo sol (17) del Estado.

Creo que ahí tenemos que ser un poco coherente si lo que queremos realmente mejorar nuestra infraestructura de nuestro país, tenemos que apostar en algunos momentos e impulsar en este caso la inversión privada.

Saludar ministro, la forma como está manejando en esto caso el viceministerio, de salir personalmente a visitar a las regiones, hacer el recorrido por carretera, yo pido que se le invite acá a los colegas ministros para que conozcan del trabajo que se hace el sector y puedan estar conscientes lo que se ha avanzado y lo que queda por hacer en el transcurso del camino.

No hace mucho estuvimos recorriendo la IIRSA Norte desde Piura, Lambayeque, Ramos, parte de Cajamarca, luego hacemos la longitudinal de la sierra y sé que está recorriendo varias partes del país, creo que así estando en carne propia, conociendo directamente puede entender la real necesidad y buscar también las soluciones como lo está haciendo.

Quiero pedirle ministro, la carretera Chiclayo-Olmos, sé que este mes ya debe estar saliendo como se ha mencionado que el 10 debía estar saliendo de este mes, espero que eso se dé porque la población no puede esperar más, son más de 7 distritos que utilizan esta carretera y que está siendo seriamente afectada y que no solamente es Lambayeque, sino también va hacia la marginal del Nororiente y es bien transitada, necesitamos lo más pronto posible dar solución a esta carretera.

Luego ministro, nuestra prioridad desde los lambayecanos, el sueño de los lambayecanos que es nuestro puerto Eten, yo sé que ya tiene los estudios para que pueda ya pasar a Proinversión y ser la convocatoria a nivel internacional que es una prioridad. Como le hemos mencionado en algunas reuniones, no solamente es para Lambayeque, sino son cinco regiones que van a ser beneficiadas con este puerto de gran magnitud.

Luego tenemos presidente, perdón, -sí el tren de cercanía- que Chiclayo, Trujillo, no sé cuál es el avance de esta propuesta, sé que hay empresas privadas que están interesadas en esto, pero nos gustaría conocer para también informar a la población en ese sentido.

Presidente, yo creo que esta comisión estamos para fiscalizar pero también a la vez ayudar con propuestas, sugerencias -en este caso- al Ejecutivo, para mejorar la infraestructura del país.

Gracias presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias congresista Clemente.

Le damos el uso de la palabra, congresista Rogelio Tucto.



El señor TUCTO CASTILLO (FA).— Muchas gracias presidente, quiero saludar (fallo de grabación)... porque esta es una sesión maratónica donde se dice muchas cosas, a veces se habla mucho y poco se dice.

Sin embargo presidente, quiero ser concreto, no quiero cansarlo a los colegas congresistas, tampoco al señor ministro, concretamente quiero tocar el tema.

Hace dos semanas supimos sobre un avión de *LCP, con viaje de Lima a Cusco, partió, despegó el avión y en pocos minutos parece que no funcionaba el tren de aterrizaje y tuvo que regresar y dar un aterrizaje de emergencia, de suerte yo diría de suerte o en todo caso, teníamos en ese caso un buen piloto que ha salvado más de 50 vidas que había dentro de ese avión.

Acabo de leer ahorita y como viajamos constantemente a provincias, nosotros vemos que los vuelos se retrasan constantemente, sabemos que el Indecopi ha multado a LAN, con más de medio millón de soles en el mes de junio por el retraso injustificado de vuelos que se tiene en el país, bueno eso son realmente de los casos que se saben porque normalmente el avión, por ejemplo, a Huánuco para cuando quiere, se posterga cuando le da la gana al avión, y nadie dice nada y no hay quién dice nada.

Yo quisiera ahí, a través de usted señor presidente, al señor ministro de Transportes se pueda hacer algo al respecto, una llamada de atención o en todo caso que se use sus organismos reguladores del ministerio de Transportes para hacer frente a este problema que muchos usuarios de todo el país, están reclamando.

Segundo punto presidente. Respecto a la licencia de transporte, como se está enfrentando desde el ministerio de Transporte, que la licencia a los vehículos M1, M2 ya vencieron en todo el país, especialmente Huánuco y otras regiones del país, ya no tienen espacio legal para poder seguir operando, sin embargo, esto está sujeto a algunas *leguleyadas* de los gobiernos regionales o direcciones regionales de transportes de cada región, para otorgarles o seguir otorgándoles licencia temporal, eso es un programa social.

Tenemos un proyecto de ley, que se ha aprobado en primera votación respecto a este punto, falta la segunda votación, pero cómo va operar, obviamente que eso hay una discusión fuerte, me gustaría escuchar al ministro o que diga al respecto, cómo se está afrontando, cuál es la visión del Ejecutivo, respecto a esta problemática nacional que bien si no se resuelve a tiempo puede tornarse un problema social.

Por otro lado, respecto a la carretera Huánuco-La Unión-Huallanca. Nosotros hemos consultado con un documento, el señor ministro nos ha respondido acá en el inciso 15) del documento de las memorias de respuesta lo que ya sabemos nosotros.

En realidad perdón, es el inciso 16) Huánuco-La Unión-Huallanca, cuya primera licitación de la obra que cuesta más de mil quinientos millones de soles, cuyo otorgamiento de la buena pro, estaba programado para junio de este año y nosotros hemos visitado también al ministerio en ese entonces conversamos con el viceministro de Transportes y nos han asegurado a toda la población de Huánuco que la carretera sale sí o sí, que va.

Sin embargo, supimos que en esta primera convocatoria el proyecto se ha quedado desierto, han declara desierto, entonces nosotros no queremos que nos informes solamente, bueno que el proyecto se ha quedado desierto, ¿en qué condiciones se ha declarado desierto? ¿cuáles han sido las condiciones de declaratoria? por las cuales el comité especial seguramente, el comité especial en el ministerio, Provías Nacional, declaró desierto este proceso de licitación número 01-2017, habiendo cinco o seis empresas solventes, creo que son cinco chinas y una -no sé es de otro país, colombiana creo- seis empresas la cuales contaban con todos los requisitos.

Entonces yo quisiera escuchar al ministro, ¿cuáles son las causales? por las cuales se ha declarado desierto, no vaya a ser, lo que todo el mundo especula en la Región Huánuco, que la empresa que iba ganar esa licitación, no estaba, no era parte de los seis y por lo tanto, se lanza una segunda convocatoria para poder tener pues a la empresa quienes van a ganar, orientando el procedimiento



como normal suele pasar y por las cuales ahora estamos viendo en Odebrecht tantas denuncias por corrupción a nivel del Estado peruano.

Hace más o menos en mayo solicitaba una audiencia señor ministro para tocar este tema de la carretera Huánuco-La Unión-Huallanca, no teniendo respuesta, sin embargo, en junio en dos días antes de la buena pro de esta carretera, nosotros nos reunimos con el viceministro de Transportes y algunos funcionarios de Provías Nacional.

Entonces, yo quisiera hacer ahí una denuncia, una queja si se quiere decir, en donde en esa reunión con el viceministro conversamos y algunos de los funcionarios me preguntan que hay colegas míos de la Región Huánuco trabajando en el ministerio, -efectivamente sí le digo- tengo el colega Percy López, el colega Gabino López y la señora ex Directora de Provías Descentralizado, creo que se llama la señora Patty Camac y no sé, otros colegas más que han venido trabajando desde muchos años atrás en el ministerio de Transportes.

Entonces, terminaron la reunión me retiro y pasa una semana estos amigos intentan comunicarse conmigo me dicen "Rogelio que ha pasado me han retirado indefectiblemente, me han retirado sin decirme nada, yo vengo trabajando en CAS o en otros tipos de contratos y me han retirado"

Entonces cuando empiezo a indagar en el procedimiento porque ha ocurrido eso y lo único que he encontrado es que a través de ahí dice que de la alta jerarquía, de la alta dirección, yo presumo que desde el ministerio, han ordenado que se retire a estos dos trabajadores por ser amigos míos.

Personas que han entrado antes de que yo sea congresista, muchos antes personas que vienen haciendo un trabajo diría yo, de línea de carrera porque especialistas en el tema de transporte, yo soy ingeniero civil, ellos también que han ingresado mucho tiempo atrás y que han estado totalmente descontento y la verdad que inclusive, me han culpado a mí por ir a consultar, por reiterar mi consulta respecto a la carretera Huánuco-La Unión-Huallanca y ser parte de Huánuco y que ellos han sido retirados sin ninguna razón del ministerio de Transportes.

Luego me dijeron que están ingresando muchos trabajadores no de Lima, no de Huánuco, si no de la región de donde ha trabajado el ministro actual y donde ha trabajado como presidente regional el actual presidente de la República.

Gracias presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias congresista Rogelio Tucto, creo que ahora como representante también de la Región Huancavelica, queremos que el ministro resuelva algunas interrogantes. Congresista Clemente por favor.

El señor FLORES VILCHEZ (PPK).— Gracias presidente.

El congresista Rogelio Tucto ha hecho una denuncia referente al tema de que se estaría direccionando un proceso dice de licitación, pero si tiene los documentos que demuestre, que haga la denuncia como corresponde congresista, porque me parece grave, o sea, pasar así por ligero mencionar que se está direccionando un proceso y si no tiene los documentos a la mano, hágalo en todo caso abiertamente si usted conoce.

Gracias presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias.

Evitemos el diálogo congresista. Bueno sí ahora vamos seguro ya a las respuestas pero previamente quisiera también hacer uso de la palabra señor ministro, porque usted ya visitó a la Región Huancavelica y ha visto que lamentablemente las vías están prácticamente colapsadas hace dos años, pero la preocupación del pueblo huancavelicano es esa vía de Huancavelica hacia Santa Inés-Castrovirreyna, Tricapo Pampano y Santa Inés-Rumichaca que usted lo vio y que se retrajo el contrato de conservación por la OCE.

Ahora usted se ha comprometido con el pueblo huancavelicano que el 26 se va entregar la buena pro y aproximadamente la primera semana de octubre, se va iniciar el trabajo de conservación, la cual



necesita con suma urgencia, porque dos años ha estado sin conservación y lo que dijo el colega Lapa, es muy cierto está en completo estado de abandono.

Asimismo tenemos un corredor económico, que viene ya de estudios de hace muchos años atrás que es la ruta que nos une con las tres regiones del país, que es Chíncha-Huancavelica, Huancavelica-Ayacucho, Ayacucho nos saca a la selva, San Francisco, ese es un corredor vial importantísimo porque nos une con las tres regiones que podría en el futuro dinamizar la economía de Huancavelica.

Asimismo nos preocupa mucho que el acuerdo del GORE Ejecutivo, o Proregión aprobado todavía en el año 2016 en diciembre, el segundo GORE, no se esté cumpliendo a pesar de que ya pasó más de un año y medio, un poco más todavía y que no se dé inicio los trabajos que van a ser importantísimos porque ese GORE, en el discurso filosófico es extraordinariamente positivo para el desarrollo de Huancavelica porque va conectar a toda las provincias de la región y dinamizaría la economía fuertísimo pero sin embargo, hasta el día de hoy, no se hace efectivo y creo que también tienen problema en la otras regiones.

Quisiéramos saber esos puntos, ¿cuándo se van hacer? sabemos que el déficit de infraestructura en el país en todos los sectores es caótico, en Lima estamos 60 años de infraestructura, tenemos el problema del aeropuerto colapsado, tenemos también el tema de los puertos, en tren hemos descendido considerablemente, hay mucho por hacer en este sector que es tan importante para el desarrollo del país.

Eso es lo que quería manifestar señor ministro, más bien vamos a ordenarnos para responder solamente a los que están presentes y los que no están presentes seguro responderlo por escrito para abreviar esta sesión.

Tiene uso de la palabra señor ministro.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (MTC), ingeniero Elmer Trujillo Mori.— Muchas gracias señor presidente.

Antes de entrar a las respuestas de los congresistas que están presentes atendiendo la indicación suya, quiero mencionar algunos temas que me parecen importantes.

En primer, lugar nos dicen que no tenemos voluntad política, sí tenemos voluntad política, por eso estamos en este gobierno y por eso hemos asumido las responsabilidades y la voluntad política se expresa en la ejecución en poner en marcha las cosas.

Proclaman que traemos cronogramas, **(18)** si pues, cronogramas tenemos que traer. No podemos traer otra cosa, y es nuestra responsabilidad cumplir esos cronogramas y por eso es que los traemos, porque vamos a cumplirlos y la voluntad política existe.

Por su intermedio, presidente, el congresista Justiniano, dice que vengo a ofrecer oro y moro, no ofrezco eso, usted me conoce, usted me conoce, yo no ofrezco ni el oro, ni el mora a nadie. Ofrezco lo que se puede hacer y lo que es perfectamente realizable.

Se pide que camine las carreteras, me ponen el ejemplo del Presidente Belaunde...

El señor PRESIDENTE.— Por favor, evitemos el debate.

Responda, puede continuar ministro.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, ingeniero Edmer Trujillo Mori.— Me dicen que camine las carreteras y me ponen el ejemplo del Presidente Belaunde, pues sí camino las carreteras y no voy en avión, no voy en helicóptero, nunca he usado helicóptero para recorrer las carreteras, las hago siguiendo las carreteras y tengo más de tres mil kilómetros de carreteras he recorrido en los cinco meses de gestión.

Estamos acá, y sí honramos la palabra del Presidente, los compromisos del Presidente, los vamos a cumplir.



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

WILIAN MONTEROLA ABREGU
PRESIDENTE

Bueno, no me canso en escucharles, si esta reunión se tiene que extender hasta el final del día, encantado, estamos acá para poderles escucharles y esa es nuestra función, somos funcionarios, somos servidores y estamos para ello.

No direccionamos los procesos, ni direccionamos el despido o la culminación del vínculo laboral de ningún trabajador, si es que se tiene pruebas de ello, denúncielos porque para estamos, contribuimos a la lucha contra la corrupción cuando denunciemos y hacemos que las cosas se evidencien. Pero hay que denunciarlo con la justificación del caso.

Finalmente, esto es anecdótico, se me dice que viajo los fines de semana, bueno, hace dos semanas he estado con el presidente de esta comisión, el viernes y sábado recorriendo la región Huancavelica, la región Junín y eso es nuestro trabajo. No he estado en Arequipa, así que, solamente eso para algunas precisiones iniciales.

Para entrar a las respuestas, señor presidente, comenzaré en todo caso, siguiendo la secuencia de, comenzando por el congresista Castro, congresista Martorell, discúlpeme congresista Martorell, ah, bueno (Risas).

El congresista Martorell tiene algunas preocupaciones y una es la autopista de Tumbes a Tacna. Es verdad que el Presidente Martín Vizcarra, cuando estuvo de ministro, planteó eso como una meta poder alcanzar al 2021.

Sin embargo, menciono, no estamos acá para venir y ofrecer lo que no se puede hacer, a estas alturas de partido en que el ministro, el Presidente, perdón Martín Vizcarra asume la gestión, es imposible venir y prometer una doble calzada de Tumbes a Tacna eso no es posible, y lo que nosotros vamos a hacer y lo dije en la presentación es una doble calzada desde Guadalupe en Ica hasta Piura-Sullana. Eso nos comprometemos y para eso estamos trabajando, dijimos que alrededor de 570 kilómetros de vías que tenemos que construir.

Eso no quita, que en el caso de Tacna hay un tramo de doble calzada que tiene que construirse, que llega a la frontera Santa Rosa, pues sí va a hacerse, me refiero a que no habrá la continuidad que se plantea.

También el congresista Martorell por su intermedio, presidente, nos ha mencionado y conjuntamente con la congresista Schaefer, la ley de cabotaje. Nosotros somos conscientes de la importancia de esta ley y por eso, lo que hicimos, fue solicitar al Congreso nos delegue facultades porque no se trata, no es posible hacer que el cabotaje tenga éxito reglamentando la ley como se ha mencionado. No, se necesita una nueva ley y por eso, este Congreso nos has delegado facultades y en este mes de setiembre específicamente, el Consejo de Ministros de mañana estaremos aprobando el decreto legislativo que será la nueva Ley de Cabotaje.

Así, que somos conscientes de su importancia y estamos ahí. Esperamos sí, que su dación seguramente generará debate, seguramente vendrá a este Congreso y esperamos que no se vaya a afectar, recortar porque lo que se trata es generar ese mercado. No, es que no existe una ley de cabotaje, existe una ley de cabotaje, pero hay que revisar es por qué no tuvo éxito y cuando revisamos que no tuvo éxito, es por una serie de limitaciones que la misma ley tiene.

Entonces, esas limitaciones las tenemos que sacar, sacar eso, en algún caso, podría ser polémico en algunos y probablemente, insisto, cumpliendo el Congreso su labor de control puede revisarla seguramente y esperamos sí, que no se modifique, porque lo que se busca es generar el mercado de cabotaje, que para el caso de mercancías y pasajeros no tiene éxito.

Respecto a la necesidad de las dificultades que tienen el Aeropuerto de Tacna, si pues este es un tema, que fue un primer tema que abordé cuando asumí el ministerio con los funcionarios de Corpac, bueno no es un secreto, hoy día en el sur del país y hay épocas del año en que tenemos que ir hacia Arequipa para tomar vuelo, porque en Tacna los vuelos se cancelan y hay otras en que hay que irnos a Tacna porque los vuelos en Arequipa se cancelan.



Esto es un tema de preocupación de nosotros, alguna explicación inicial del equipo de Corpac que nos menciona que no depende de equipamiento adicional como el ELC u otros, sino que depende más bien de situaciones propias del lugar, de la topografía del terreno, la geografía del terreno.

Sin embargo, he requerido, yo un informe mucho más completo, que se me va a ser llegar el presente mes, donde se hace una evaluación de todos los aeropuertos, porque no es el caso solo de Tacna, es el caso de Arequipa, es el caso de Trujillo, en el caso de Trujillo sí ya el tema está bastante evaluado, tenemos, o sea, un documento final sobre el caso, hay una ley que expidió este Congreso, estableciendo de prioridad la adquisición o el equipamiento del aeropuerto de Trujillo para poder garantizar que no tenga dificultades.

Sin embargo, la evaluación técnica realizada demuestra que no se debe a falta de equipamiento, sino se debe a la topografía del terreno, hay un cerro elevado que dificulta el poder aproximarse aún más, aun habiendo equipamiento, cuando se tiene problemas nubosidad. Así que, esa respuesta la vamos a hacer llegar a este Congreso y a esta comisión específicamente.

Creo que son los temas que mencionó el congresista Martorell, algún tema adicional, el viceministro va a responder los proyectos de manera ya específica.

En el caso del congresista Clemente Flores, él ha expresado preocupación por unos proyectos, como la carretera Olmos, que el viceministro lo va a indicar. En el caso de Puerto Eten, si reiteramos lo que en algún momento en el recorrido que hicimos con usted a la región de Lambayeque por Cajamarca, fuimos muy claros en indicar, que este proyecto va a ser una iniciativa estatal para poder concesionarse y esto requiere la formulación de los estudios de preinversión, estudios que lo viene realizando el gobierno regional de Lambayeque, estudios que han sido concluidos, que han sido remitidos a la Autoridad Portuaria Nacional. La Autoridad Portuaria Nacional ha formulado algunas observaciones y están en el proceso de levantamiento que el gobernador se comprometió a resolver el presente mes.

En el caso de tren de cercanías de Chiclayo a Trujillo, lo hemos mencionado, también, que esto es materia de una apertura de ventana por presentación de iniciativas privadas. Hemos hablado siempre, nosotros, de este tren de cercanías, pero insisto va haber una apertura de una ventana para la presentación de iniciativas privadas.

El congresista Castro ha mencionado, por intermedio de usted señor presidente, algunas de las consultas que tienen. Una de ellas, era cuándo terminamos al vía Tacna-Corpac-La Paz. Los tres tramos, usted lo sabe congresistas, estaban en ejecución. Uno está prácticamente concluido y le faltan 270 metros, y eso lo he mencionado que este año estamos concluyendo de todas maneras.

El otro tramo, tuvimos problemas con el contratista. Este tema de la crisis de las empresas constructoras afecta realmente, a veces no lo sentimos, pero esto afecta, realmente, tuvimos problemas con el contratista, problemas que después de arduas coordinaciones se vienen superando, se está retomando el trabajo y vamos avanzar para concluir el año siguiente.

Otro tramo, que es el contrato está resuelto, en ese caso, sí también por incumplimiento el contratista. Lo que estamos haciendo es formulando el expediente saldos, eso debemos concluir, licitar nuevamente y lo que sí tenemos como compromiso, es entregar, concluir, esa obra en el primer semestre del año 2020.

Esos son los plazos que tenemos en cuanto a esta carretera, probablemente el viceministro puede precisar algunos detalles adicionales.

Bueno, acá hay un comentario que también, el congresista Castro, ha hecho y creo que merece alguna respuesta, señor presidente, que estamos nosotros con una predisposición de apoyar solo a Moquegua, bueno, pues eso no es verdad. No, es verdad, en el caso de Moquegua, la única vía que se viene haciendo es la vía Moquegua-Omate-Arequipa que comenzó a gestarse hace muchísimos años también y que la ejecución física comenzó al 2017, entonces es la única no hay más. así que, no hay, pues, esa predisposición como acá se mencionan.

Somos consciente de la necesidad de integración con Puno, de la necesidad de integración con Bolivia y por eso, los proyectos que estaban ahí, como usted mismo congresista a través de la presidencia, lo menciona esperando 100 años, se han impulsado y los vamos a concluir.



Sabemos que faltan otras vías sí, sabemos que hay necesidad de seguir pavimentando las vías. Pero estas tienen que seguir un proceso progresivo, no podemos pasar directamente al asfaltado de las vías, pues estas vías tienen que cumplir ciertas exigencias para ir avanzando. Así que en ese proceso estamos.

Más precisiones lo va a dar el viceministro respecto a los proyectos que usted ha mencionado.

Pero, también, hay que resaltar el congresista dice, nos preocupamos por dos carreteras, la carretera de integración con Puno y con Bolivia, sí, pues. Pero, los alcaldes, los que realmente hacen gestión local y los gobernadores piden muchísimo más que eso, o sea, no solamente estas dos vías, que bueno fuera, que definamos prioridades a nivel regional y sean esas las que reclamamos siempre.

En el caso del congresista Justiniano Apaza, algunas preocupaciones que él ha mencionado, los TRAC Center si pues, nosotros somos conscientes de la necesidad y la importancia de los TRAC Center, somos conscientes de que hay cosas que se estuvieron trabajando en el ministerio y los estamos retomando. Estamos comenzando nuevamente a tocar estos temas porque no estaban avanzando, no puedo decirles otra cosa, o sea, hay cosas que estaban detenidas y que nosotros estamos retomando.

En el caso de los TRAC Center somos conscientes de la necesidad, somos conscientes de la importancia que tienen y así que en ello estamos trabajando y en las próximas semanas traeremos, presentaremos a ustedes información más clara, más concreta sobre esto.

Respecto a la carretera Arequipa-Chihuata-Juliaca, el viceministro hará precisiones. Somos conscientes, también, de la importancia de esta carretera, y acá solo el anécdota, cuando nosotros trabajábamos en el gobierno regional de Moquegua, creíamos que esa vía debíamos impulsar. Hoy tenemos la posibilidad de poder decidir sobre ello, y somos conscientes que esa vía la tenemos que hacer, pero, obviamente, plazos, programas son los que tenemos que poner sobre la mesa para poder avanzar sobre ello.

Respecto al sistema integrado de transporte, nosotros como Ministerio de Transportes que yo sepa no somos los promotores del sí. No somos los que hemos definido las soluciones, son los arequipeños quienes tienen que definir cuáles son las soluciones del transporte para su ciudad. Como ministerio somos un ente normativo, pero hemos dicho, además, en la exposición que hemos presentado, que nosotros vamos a la creación de un programa especial, que se encargue a apoyar a los gobiernos locales en todos los proyectos de transporte urbano.

Entonces, eso vamos a constituirlo porque creemos que tenemos que dar mayor impulso. Entonces, en SIT no es un proyecto promovido por el ministerio, el SIT es una decisión de las autoridades locales y son las autoridades locales que tienen que definir cuáles son las soluciones que van a realizarse.

El caso de la carretera Matarani-Punta Bombón, bueno a través de usted, presidente, al congresista Apaza, la conocemos, la hemos recorrido, hemos estado con los alcaldes, hemos estado con la sociedad civil en toda la ruta, sabemos y conocemos de los problemas que tiene y somos conscientes de las dificultades que existen para poder resolver y acá igual la crisis de las empresas constructoras terminan afectándonos y llevándonos a tener dificultades en la conclusión de esta obra.

Estamos allí, sí haciendo una serie de coordinaciones de esfuerzos con entidades bancarias, con la empresa misma y con Provías Nacional, para poder definir los plazos que van a permitirnos resolver **(19)** y llevar a la conclusión de esta carretera. Somos conscientes, hay mucho tiempo que ha transcurrido esta obra y aun no se concluye.

Respecto a un posible convenio con Bolivia para transporte carga, queremos ser absolutamente claros, enfáticos. No hay ningún convenio. No hay convenio alguno, el único convenio suscrito entre Perú y Bolivia en términos de carga, es un convenio que suscribió en Enapu, la Empresa Nacional de Puertos y la ASPB de Bolivia y está vinculado a facilidades en el puerto.

No abordamos en absoluto el tema del transporte, y sí conocemos los problemas que el congresista Apaza ha mencionado, el problema del combustible, una serie de inconvenientes que hay y estamos trabajando para tener soluciones al tema, somos consciente de ello, yo era ministro de Vivienda en el gabinete binacional anterior y ya este tema se abordó.



Lamento que no se haya avanzado lo suficiente, pero nosotros vamos avanzar porque consideramos que tiene que haber ahí una solución a este problema de los transportistas que termina afectando finalmente, coincidimos con el congresista Apaza al transportista peruano.

La congresista Luciana León ha mencionado algunos temas que vamos a responder.

El tema de la Línea 2 del Metro, hemos mencionado y hemos indicado en la presentación que esta obra está en ejecución con un avance lento como la congresista lo ha mencionado, y esto lo dijimos, en los plazos establecidos en el contrato de concesión, fueron plazos que fallaron, plazos que no se cumplieron por parte de los involucrados, concedente y también el concesionario y eso lo mencioné.

Hay 71 predios todavía por adquirir por parte del Estado peruano, el Ministerio de Transportes a través de AATE y debemos, además, solo 46 expedientes técnicos aprobados de los que tenía que presentar la concesionaria. Aquí hemos centrado nuestro esfuerzo en la suscripción de una adenda que como le menciono, no representa costo adicional al Estado sino que redefine los plazos de ejecución de obras, redefine los cronogramas. De tal manera, que podamos exigir y hacer seguimiento del cumplimiento.

La Línea 1 tiene que integrarse a la Línea 2, esta integración, es una integración física que se da precisamente en 28 de Julio intersección con la avenida Aviación, y entonces, lo que sucedía ahí que mencionó la congresista, el director de AATE le ha mencionado que es un error, este es el resultado cuando los proyectos se manejan de manera separada, cuando se cree que cada proyecto es independiente del otro, y eso es lo que ha pasado en el caso de las líneas de Metro de Lima.

La Línea 1 se ha manejado con un proyecto totalmente independiente de la Línea 2 y la Línea 3 y la Línea 4 igual y eso es un error, desde ahí, desde la concepción misma, desde cómo se inician los estudios, nacen los problemas.

Cómo vamos a resolver eso, con una mirada integral y por eso es que nosotros en agosto, ya convocamos un concurso para elaborar el Plan Maestro de Transporte de Lima, y en el mes de noviembre estaremos dando la buena pro, para formular un estudio realmente completo, que vea esos aspectos de la integración física, la integración, además, en la gestión misma, qué va a pasar cuando un poblador que está recorriendo la Línea 1, baja en 28 de Julio tiene que seguir en la 2, qué va a pasar con los pagos, qué se va hacer, cómo se va a manejar eso, cuál va a ser el sistema de recaudo.

Todos esos son temas que tenemos que afrontar y que tenemos que hoy, no hay una respuesta, hoy no hay una solución. Tenemos entonces, que resolver esto a través de estudios especializados que nos demuestren qué es lo que tenemos que hacer, y por eso, insisto se ha convocado a un proceso en julio, perdón en noviembre, se hará la buena pro y a partir de ahí, siendo estos estudios muy complejos y muy especializados va demorar dos años su formulación.

Pero, todo lo que acá se obtenga y progresivamente se va obteniendo, tiene que irse incorporando a la gestión de la Línea 1, la gestión de la Línea 2 y a las Líneas 3 y 4 que están en proceso.

Respecto a las líneas 3 y 4 lo que puedo mencionar, que estas se encuentran en formulación de estudios de preinversión.

En cuanto a la línea 3 ha habido dificultades con el contratista, con el consultor, dificultades que estamos tratando de resolver, algunas diferencias entre el ministerio a través de AATE y el consultor, en el caso de la Línea 4 no hay mayor problema y va avanzando, pero, nos ha llevado a nosotros a tomar algunas decisiones importantes en ambas líneas la 3 y el 4.

Los contratos con los consultores contemplaban asesoramiento hasta en el proceso mismo de concesión, pero eso mantenía el modelo de la Línea 1 y la Línea 2. Modelos que nosotros considerábamos, no son los más adecuados para el Estado, como mencioné en la presentación, también.

En el caso de la Línea 2 por ejemplo, tenemos un concesionario con un contrato de más de cinco mil millones de dólares, con una capacidad muy grande de manejo frente a un Estado que tiene dificultades para poder negociar, para poder controlar. Por eso, que este modelo de negocio de la Línea 1, la Línea 2 no son los más adecuados desde su punto de vista y estamos igual recogiendo experiencias de otros



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

WILIAN MONTEROLA ABREGU
PRESIDENTE

países, se ha mencionado acá el caso de Chile, en cuanto al costo, en cuanto a la gestión que son modelos de experiencias que estamos recogiendo para finalmente tomar una decisión.

Eso significa que ambos contratos de consultoría de la Línea 3 y la Línea 4 van a avanzar solamente hasta la viabilidad de los proyectos. Es decir, la sustentación técnica, la sustentación social de que estos proyectos se requieren. De ahí en adelante la estructuración del proceso de concesión, es un tema que estamos iniciando el trabajo. Estos estudios de concesión, estos estudios de preinversión la Línea 3 y la Línea 4 concluyen, el de la Línea 4 el 2019 y el de la Línea 3 el 2020.

Finalmente, el congresista Tucto, el caso del LCP, fue el primer tema que abordó, efectivamente, hemos tenido un incidente con la Línea aérea LCP y lo que ahí puedo mencionar, es que como corresponde en aplicación de la normativa de la Aeronáutica Civil de OACI, que es la que nosotros aplicamos, se ha iniciado un proceso de investigación que lo conduce y lo desarrolla, lo lleva adelante el Ministerio de Transportes, pero siguiendo, insisto, los procedimientos además, la asesoría de OACI esperamos tener los resultados.

Sin embargo, de manera preventiva, lo que ha hecho el ministerio a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, es suspender el uso de esa nave. Es decir, esa nave que fue objeto del incidente no está siendo utilizada actualmente por la empresa aérea.

Respecto al incumplimiento de itinerarios. Si, pues, viajamos frecuentemente y los itinerarios incumplidos por las líneas aéreas. Hay una justificación, o hay una explicación que se da en parte que tiene que ver con la congestión del Jorge Chávez. Sí, pero creo que hay mucho más que eso, y esta labor es función de Indecopi. Si Indecopi la entidad que corresponde realizar el seguimiento, la verificación y la sanción, si corresponde entre esa relación del servicio que se presta y el usuario.

Respecto al tema del uso de los vehículos o el tema de los taxis u otros servicios interprovincial que se da o que se viene dando. Hay proyecto de ley como lo han mencionado acá, ha sido aprobado en una primera instancia. En una segunda está pendiente a votación, el Ministerio de Transportes en su momento emitió una opinión contraria a esa norma. Sin embargo, es este Congreso el que decide finalmente, si esa ley se aprobará o no.

Respecto al tema de reducción de personal que el congresista Tucto lo ha mencionado. Yo quiero ser absolutamente claro. No hay ninguna disposición del ministro, de quien habla, ni del viceministro, ni de ningún funcionario de retirar a algún trabajador porque tenga relación con cualquier congresista o con cualquier otra persona.

No es esa nuestra forma de trabajar, no es nuestra forma de actuar. Sin embargo, si hay una orden y una disposición de quien habla, de reducir personal y por qué, explico claramente. Desde abril del año 2017 al momento que recibo el cargo, es decir a marzo. Yo recibo el cargo el 28 de marzo del presente año, el libro de trabajadores del Ministerio de Transportes creció en más de mil personas, el ministerio no hace más que lo que hacía en abril del año pasado.

Por lo tanto, en resguardo de los recursos del Estado, hemos dispuesto, sí la reducción de personal y lo tenemos que hacer y lo seguimos haciendo. Hay necesidad de incorporar algunas personas adicionales para realizar algunos trabajos, claro que sí, y también lo hemos dispuesto.

Uno de los problemas más serios que tiene el Ministerio de Transportes para ejecutar las inversiones, tiene que ver con el saneamiento de los predios, con la adquisición de los predios, con la liberación de interferencias.

Tenemos alrededor de treinta mil predios pendientes de sanear y el ministerio no ha estado enfrentando este hecho de manera clara y firme y hoy lo estamos haciendo.

Por eso, tenemos la certeza de que los programas, la programación que hemos dado acá de ejecución de obras públicas y de obras en el ámbito de las concesiones los vamos a cumplir. Tenemos un equipo completo, trabajando en Lima y en las regiones para resolver el saneamiento de los predios y hacemos seguimiento permanente de ello.



Otro tema, que estamos enfrentando, es la ausencia del Estado en el interior del país al frente de las obras públicas y los contratos de conservación, que algunos congresistas que no están presentes ya lo mencionaron, los trabajos que se realizan en las vías nacionales. Resulta que ahí, es el contratista y ejecución de obra y es el supervisor en algunos casos los únicos que hacen lo que está en el expediente técnico, se entiende.

Pero la presencia nuestra como Estado haciendo el seguimiento al trabajo de ambos, del contratista y del supervisor que son contratados por el Estado. No existen, se ha dispuesto entonces, que Provías Nacional tenga que reestructurar su organización interna, reestructurar su manera de trabajo, su manual de operaciones. De tal manera, que tengamos presencia, ese es un tema progresivo y es nuestra exigencia al viceministro y al director ejecutivo de Provías Nacional.

En el caso de Provías Descentralizado de igual manera, Provías Descentralizado solamente se limitaba a transferir los recursos a los gobiernos locales y regionales y parecería que ahí terminaba la responsabilidad y eso no es así.

La responsabilidad del ministerio llega hasta la ejecución de esas transferencias y por ello, hoy sí podemos decir con claridad que hacemos seguimiento, hay alcaldes que nos les gusta, hay gobernadores que tampoco les gusta. Pero, eso, es lo que tenemos que hacer y nuestra presencia ya sigue siendo mayor. Eso implica, entonces, incorporar algunos profesionales adicionales sí. Pero están plenamente justificados en todo momento.

También, ser muy claro. Nosotros no, y esto lo mencionó el congresista Tucto, también, de posibles hechos irregulares en las licitaciones. Sobre el caso específico que ha mencionado el congresista, señor presidente, el viceministro tienen información precisa que lo va a mencionar.

Pero, yo quiero reiterar, nosotros no direccionamos procesos, nosotros llevamos adelante los procesos y somos conscientes de que esta corrupción y ese gran club de la construcción que nació en el Ministerio de Transportes nació en Provías, y algunas de las acciones concretas que hemos hecho, es reestructurar todos los equipos de licitaciones, todos, los comités ya no son los que estaban, son otros comités, y seguimos con un seguimiento muy, muy incisivo a lo que estos comités realizan y a estas personas hacen.

Así, que si hay alguna denuncia, por favor háganoslo conocer, siempre diremos que la lucha contra la corrupción es una tarea en la que todos estamos involucrados y la mejor forma de contribuir a ella, es denunciar los casos que se conozcan.

Yo concluyó con eso, señor presidente y le pediría, permita al...ah perdón, discúlpeme congresista Narváez, me faltaba dar respuesta, bueno el congresista Narváez ha planteado temas muy concretos como la carretera de Conchucos, la de Casma, Huaraz así que el viceministro va dar las precisiones sobre el tema.

Simplemente, yo quiero insistir en lo que acá el congresista Narváez ha mencionado, de que solo venimos con promesas, bueno, venimos con programación de acciones que vamos a realizar y nuestro compromiso es poder cumplirlas.

Así, que, yo concluyó con ello, señor presidente, y pido por favor, permita a nuestro viceministro Carlos Estremadoyro, puede intervenir **(20)** para dar respuesta a temas específicos de algunos proyectos, en lo que sea posible y lo que no sea posible, nos comprometemos a remitir la respuesta escrita que complementa a la que ya hemos remitido.

Muchas gracias.

El señor APAZA ORDÓÑEZ (FA).— Señor presidente, la palabra señor presidente.

El señor APAZA ORDÓÑEZ (FA).— He pedido porque he sido aludido en un criterio que el señor ministro ha hecho referente a mi concepción de su intervención...

El señor PRESIDENTE.— Puntual, señor Justiniano Apaza, tiene uso de la palabra.



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

WILIAN MONTEROLA ABREGU
PRESIDENTE

El señor APAZA ORDÓÑEZ (FA).— En primer lugar, parece que no hubiera criterio de unidad entre el presidente de la República y el señor ministro de Transportes, referente al CIT el Sistema Integrado de Transportes en Arequipa.

Parece que el señor ministro desconoce que ya en el año 2014 el gobierno central a través de Ministerio de Transportes, se compromete a implementar el Sistema Integral Transportes en la ciudad de Arequipa y en la ciudad de Trujillo. Desconocimiento de repente porque no le ha informado seguramente el ministro.

También, que el día 14 de agosto de este año, el Presidente de la República ha manifestado que va hacerse cargo y va a dar dinero para el CIT, textualmente en un mensaje ha dicho que el CIT y más aún una semana después, los recibe el Presidente de la República a la alcaldesa y al exalcalde de Arequipa el señor Zegarra muy amigo del Presidente, para decirles de que sí va a ayudar para el CIT y en este caso el señor ministro, dice, que los arequipeños arreglen su problema, contradicciones de este gobierno que no tiene personalidad política, no tiene unidad de criterio.

Un ministro lo niega, el Presidente de la República ofrece, dónde estamos colegas, tiene que haber unidad de criterios, tiene que haber conocimiento de causa, porque el Presidente de la República ofrece una cosa y acá dice los arequipeños que arreglen su problema. Así, no es señor presidente, través de usted al señor ministro.

Por eso, es de que me extraña, me extraña, que usted diga así, los arequipeños que arreglen su problema, ojalá que en próxima oportunidad que llegue a Arequipa, usted les diga eso, desdiciendo al Presidente de la República, si ha ofrecido el CIT.

Entonces, me ratifico, para terminar, en mi criterio, en mi concepción de que el mensaje o la intervención de ministro en esta reunión ha sido genérica y de meros ofrecimientos porque lo real no hay nada, hubiese querido que mis colegas estén acá, los que han escuchado anterior mensajes, es la misma plantilla. Por eso, decimos que el continuismo es latente en este gobierno con Kuczynski vino Vizcarra, nos ofreció igual el problema de TRAC Center, el problema del CIT, la carretera asfaltada Arequipa-Juliaca-Puno, viene el otro ministro, igual, es decir, una plantilla, por lo que me ratifico en mi concepto, señor, con todo respeto que se merece usted.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Apaza.

Congresista Clemente Flores, quería...

El señor FLORES VILCHEZ (PPK).— Gracias, presidente.

Presidente, yo quería consultarle al ministro en el caso del aeropuerto de Chiclayo, Quiñones, ¿en qué fecha estamos iniciando la obra de ampliación del aeropuerto Quiñones?, porque tenía ya en concesión, pero quería ver si tiene el dato, presidente.

Gracias, muy amable.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Clemente.

El ministro va a hacer una excepción, en su efecto lo hará llegar por escrito.

Más bien vamos a dar paso al viceministro Carlos Estremadoyro para que haga uso de la palabra.

Pero, previamente, también quisiera hacer una pregunta porque había obviado el estudio o el inicio de la elaboración del perfil de este corredor económico, estaba Chinchá, Huancavelica, Huancavelica, que ya Angaraes está hecho, de Angaraes sería hacia Ayacucho.

Y asimismo, la longitudinal 4, fechas, ¿cuándo se va a iniciar? Eso sería.

Tiene uso de la palabra, señor viceministro.

El señor VICEMINISTRO DE TRANSPORTES, ingeniero Carlos César Arturo Estremadoyro Mory.— Ante todo muy buenas tardes, señor presidente, señores congresistas; agradeciendo la oportunidad.



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

WILFRIDO MONTEROLA ABREGU
PRESIDENTE

Yo voy a seguir la línea de intervenciones inicial, por favor, para mantener el orden del papel y no extraviarnos para estar saltando.

Inicialmente, quisiera aclarar las consultas del congresista Apaza.

Justamente, en primer término, hacerle conocer los temas que nosotros venimos desarrollando, efectivamente, no son temas nuevos. Nosotros como siempre decimos no venimos acá a descubrir la pólvora, ni a hacer nada diferente, sino son proyectos que hemos encontrado, que tienen un proceso demasiado lento y lo que estamos tratando es justamente, de llevarlos a la vida real, de ser lo que se ha estado haciendo un poco más rápido y esos son los logros que queremos hacer.

Dentro de eso también, ustedes, nos han encargado ya, se nos ha encargado desarrollar el tema de las plataformas logísticas y eso tiene que ver bastante con el tema de TRAC Center, es decir no solamente vamos a ver la realidad de los TRAC Center para el caso de Lima específicamente, que es el mayor problema, sino cómo va a funcionar la logística a nivel nacional y cómo vamos a conjugar todos los diferentes medios de transporte, ya teniendo en cuenta, también, el desarrollo de puertos y el tema del cabotaje marítimo que es lo que se está aprobando, se va a hacer la propuesta, perdón, dentro de las facultades como ha indicado ya el señor ministro.

En el caso de la carretera Chihuata-Santa Lucía, se ha estado haciendo un trabajo efectivamente, de mantenimiento que se hace todos los años. Sin embargo, ya entendemos que el tráfico justamente, en la carretera nueva que se hizo por el lado de Yura, hacia Juliaca ha generado tal congestión que prácticamente, podemos equiparar a la carretera central en Arequipa.

Eso llevó a la preocupación del señor ministro, del señor Presidente a desarrollar la antigua carretera Panamericana o la carretera que se le conocía como Panamericana, pero era la que subía de Chihuata-Santa Lucía de Santa Lucía [...] Puno. Esta carretera teníamos dos formas de desarrollarla o hacíamos la clásica del SNIP, hacer el perfil, etc., seguir todo el ciclo o lo que estamos haciendo ahorita, es aprobando dentro del marco del *invierte.pe*, las fichas que nos van a permitir ir mucho más rápido en el tema de la preinversión.

Entonces, con ello prácticamente, estamos a la espera de que el MEF nos apruebe estas fichas, y nos vamos a demorar mes y medio, pero nos vamos a ahorrar por lo menos un año y medio de estudios y vamos a ir directamente al estudio definitivo, con lo cual, el ciclo se va a acortar y esperamos por lo menos, iniciar esa carretera antes de la conclusión de la gestión del ingeniero Vizcarra. Si no prácticamente esto sería por lo menos un año y medio a dos más, con las licitaciones del perfil, la factibilidad y todo el ciclo que nos ha llevado justamente, a tener que estar leyendo los mismos proyectos año tras año y gestión tras gestión.

En el caso del CIT, yo sí me voy a permitir aclarar, algo que usted de repente no ha entendido bien, cuál es la temática, lo que yo le entendido al ministro, es que nosotros estamos apoyando sí, porque sí hemos hecho transferencias importantes para el desarrollo del viaducto de Salaverry para la calle Jerusalén que son parte del CIT y también estamos desarrollando a través de la Cooperación Internacional, las alternativas de solución, para, cuál va a ser el medio de transporte masivo para la ciudad de Arequipa.

Sin embargo, lo que indica el ministro, es que la solución no depende del ministerio, o sea, no es un proyecto del ministerio. Nosotros apoyamos el proyecto que está desarrollando, la municipalidad como ente encargado, ente rector, ente responsable y lo que hace el ministerio, es apoyar con dirección técnica y económicamente hemos transferido como dije, ya ciento siete millones para estos proyectos desde el año 2016, 2017 y actualmente es el presente año que estamos transfiriendo, también, dinero para ello.

Esos son los ofrecimientos y que se ha reiterado a través del Presidente, que él mismo también dio el apoyo el año 2016 y continuamos.

Pero la solución técnica como ha dicho el ministro y es a lo que se refería, es que eso es responsabilidad de la municipalidad. Nosotros solo acompañamos, nada más. No damos la solución técnica.



En el caso de la carretera de Matarani, Punta de Bombón, efectivamente, después de la visita del ministro, se nos encargó que vayamos a ver la solución de problemas técnicos y sobre todo, de saneamiento, lo cual, hemos ido resolviendo justamente, con las Juntas de Usuarios que eran los grandes opositores y los que ponían trabas para poder desarrollar la carretera y concluirla porque ya está a nada de terminarse.

Sin embargo, ahí han coincidido varias cosas que han retrasado, una de ellas, es el tema del desfinanciamiento de las empresas constructoras nacionales, que ya la banca no quiere facilitarles el tema de fianzas o financiamiento directo, y eso, ha retrasado por parte de la empresa ejecutora y también por parte nuestra, que no hemos podido resolver el problema con las Juntas de Usuarios.

Es decir, problemas de saneamiento locales, afortunadamente, hemos encontrado en la visita de campo algunas soluciones para resolver, tanto el problema de la carretera en la zona del canal de Mejía, como también en la carretera que está al costado de la vía Dean Valdivia, las dos soluciones técnicas ya están, se le ha abierto nuevas fuentes de trabajo al contratista para que puedan continuar, y lo único que quedaría por resolver es el tema del saneamiento de estos predios.

Es decir, continuamos, avanzando, y la empresa paralelamente está buscando un financiamiento por su cuenta para poder, a través de la generación de fideicomisos conseguir alguna entidad que les preste la plata para poder continuar esto y esperamos, sí tener todo listo para fines de año.

Yo creo que estamos en la ruta, obviamente, siempre hay imponderables que puedan afectarnos, pero, por lo menos, dentro de la programación, ahora, sí lo tenemos más claro y ya no tenemos esos inconvenientes de SNIP técnicos, y por lo menos, tenemos el acuerdo con la principal fuerza opositora que eran las Juntas de Regantes. Ambos, temas, con los canales ya han sido resueltos y ahora solo nos quedan temas individuales con propietarios.

En el caso y esa sería en cuanto a las consultas del congresista Apaza.

En el caso del congresista Narváez, el tema del corredor de Conchucos, ya estamos terminando para el mes de setiembre el perfil, que nos va a dar la viabilidad para poder pasar a la siguiente etapa, que esperamos licitarla hacia mediados del mes de octubre y con ello, iniciar la siguiente fase, para poder hacer una intervención de un mejoramiento con el proyecto Perú 2, es decir, se va a hacer un mejoramiento del ancho de la vía, se va a hacer algunos trabajos de drenaje.

Sin embargo, no es una solución definitiva, si no como explicó el ministro, vamos a ir creciendo poco a poco y viendo cómo se activa el volumen de tráfico para poder pasar a la siguiente etapa de crecimiento de toda vía, que es ya una solución definitiva.

La lentitud que hemos tenido como Estado, efectivamente, nos ha llevado a replantear algunos cambios en las leyes de contrataciones, justamente, estamos haciendo, se ha hecho la propuesta a través de la ley para la reconstrucción y muchas de estos cambios, los estamos tratando de replicar en una propuesta de modificación de la Ley de Contrataciones. De tal modo, que podamos hacer, como ya se dijo las cosas, un poco más rápido, sin salirnos de los parámetros de control que tenemos que tener siempre cuidado, que nos han llevado a temas de corrupción.

Sin embargo, dentro de todo el trámite, efectivamente, hay algunos trámites que se pueden obviar o digamos, los pronunciamientos de algunas entidades. En este caso, por ejemplo del órgano de contrataciones, tienen que ser mucho más ágiles, mucho más rápidos y para eso, también, tenemos que darles las herramientas para que ellos puedan hacer su trabajo de la mejor manera.

Respecto a las preguntas de la congresista Luciana León, creo que ya han sido contestadas en su mayoría por el ministro, quedó pendiente el tema de chatarreo. Estamos sí trabajando dentro de una propuesta, para poder hacer este programa; sin embargo, tenemos que tener en cuenta muchos aspectos sobre todo, el tema financiero para las empresas o entidades que vayan a tener que hacer esta modificación y hasta cuánto nos da la Caja Fiscal, tenemos que coordinarlo con el MEF para ver cómo es que vamos a bancar esto como Estado, o sea, tenemos quedarle algún apoyo a los privados, para que ellos puedan hacer la modificación de sus unidades vehiculares.



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

WILFRIDO MONTEROLA ABREGU
PRESIDENTE

Y esto no es un tema sencillo, hay que discutirlo, elevaremos la propuesta, seguramente nos sentiremos en una mesa con los transportistas y con el MEF para poder definir esto y esperamos tener esta propuesta para el segundo semestre del próximo año, y de tal modo, que ya se empiece a implementar, porque va a implicar, también, un presupuesto que tengamos que sacrificar como Estado a través de algún mejoramiento en el tema de la renta, o algún incentivo que le podamos dar a los transportistas para que puedan iniciar el proceso de chatarreo y modificar sus unidades vehiculares.

En el caso de las preguntas del congresista Castro, efectivamente, la carretera de Tacna-Collpa-La Paz, tenemos el problema en el III tramo, es un tramo pequeño el que falta como ejecución, sin embargo, no se ha concluido todo lo que es la señalización horizontal y vertical. No son trabajos difíciles, en realidad, pero si van a demandar un tiempo porque las longitudes son bastante grandes, o sea, no se ha hecho este trabajo, se tiene el material en cancha y estamos haciendo, ahorita, la liquidación para que la empresa entregue todo ese material y poder utilizarlo para concluir la obra por administración directa.

(21)

En el caso del tramo II, que es el tramo intermedio, ahí tenemos el problema de que tenemos que sacar una nueva licitación, y esa es la ruta crítica que nos va a demandar, como ya dijo el ministro, hasta más o menos el segundo trimestre del 2020.

Esperamos que las licitaciones, como las estamos llevando ahora, lo que estamos haciendo para acelerar justamente el proceso de licitaciones es quitarle todos los condimentos que le habían puesto para que estas sean dirigidas, tratamos de que todas nuestras licitaciones sean lo más sencillas posibles.

Hemos logrado ya adjudicar hasta dos procesos de obras con estas simplificaciones donde los requisitos que hemos puesto los cumple la mayoría de empresas, empresas que continúan siendo de primer nivel, pero lo que estamos buscando es que la discusión no se dé en la parte técnica, porque todas las empresas técnicamente cumplen, sino que se dé en la parte económica.

Y eso va a beneficiar al Estado, no solamente en ahorrar un montón de dinero, porque las licitaciones están saliendo al precio más bajo, sino lo principal, estamos ahorrando bastante tiempo, porque ya no hay impugnaciones ni nada, porque las reglas están claras y son fáciles de cumplir para todas las empresas, con eso esperamos también acelerar este proceso.

Y el tramo I, que es el que está más cercano a Tacna, efectivamente, la empresa por este tema de la limpieza que se está haciendo respecto a los temas de corrupción que han habido en el pasado, se vio afectada financieramente y recién ha logrado que entidades apuesten por facilitarles los dineros que necesitan para concluir el tramo I.

Respecto a las demás carreteras, como ya he indicado, como ya dijo el ministro todas las carreteras siguen un proceso de crecimiento natural, que obviamente empieza con una trocha y van creciendo de acuerdo al tráfico. Eso tenemos que evaluarlo para ser responsables con la inversión en el Estado.

Efectivamente, todos quisiéramos que las carreteras nazcan con una solución definitiva, pero eso sería hacer 4 o 5 carreteras al año en todo el país, y no atender al mayor número de carreteras, y ahí vendría el tema de priorización.

Entonces le rogaría más bien tener un poco de paciencia, porque sí estamos entrando con soluciones básicas en las carreteras que usted ha mencionado, yo le digo sinceramente después de recorrer muchas otras carreteras que están todavía a nivel de trocha o de tierra, es una suerte que por lo menos tengan una solución básica, porque nos permite un tráfico más fluido.

Y como se ha mencionado, carreteras como la de Rumichaca que tienen un tráfico mucho más intensivo están al mismo nivel, están con un pavimento básico y tienen una circulación bastante intensa de camiones y ómnibus, y esperamos que esto se active también en las carreteras de Tacna, de tal modo que podamos pasar al siguiente ciclo que ya es la solución definitiva, pero como le digo tenemos que tomarlo con calma y aceptar que es el proceso natural de crecimiento.

Ya creo que el ministro aclaró el tema de esa comparación de por qué se desarrolla más Moquegua y no Tacna, y se aludió al tema de la carretera Binacional o la Interoceánica que fueron ejecutadas en los



años 1997, 1998, no se puede imputar una preferencia de la actual gestión, porque todavía éramos muy pequeños en esa época.

Por alguna razón se priorizó este tramo, hasta donde entendemos técnicamente se prioriza el tramo de Moquegua a la Interoceánica porque es la zona más deprimida en la cordillera, la altura que tenemos para pasar la cordillera es menos y el desarrollo es más largo.

En el caso de Tacna entendemos que la zona hasta donde inicia la base de la cordillera es bastante larga, sin embargo la subida por Paso de Vientos y todas las subidas que tiene por el lado de Tarata son subidas abruptas que generan un desarrollo no recomendable para una carretera internacional. Esa fue la razón técnica que en su momento dio la prioridad a ejecutar el otro trazo, que por casualidad pasó por la región vecina.

En el caso de las consultas del congresista Martorell, bueno ya se retiró.

Del congresista Clemente Flores, la carretera Chiclayo-Olmos está dentro del programa de Reconstrucción con Cambios y estamos esperando el financiamiento para poder iniciar el proceso inmediatamente, porque son procesos cortos con la ley especial que tiene el tema de reconstrucción.

Sin embargo estamos analizando también la posibilidad, porque nos permite el contrato que se tiene suscrito con las concesionarias, podemos escoger una u otra para hacerlo a través del concesionario o sacar una licitación, lo que sea más rápido. Estamos viendo cuál de las dos vías es la más rápida.

En cuanto al puerto Eten, efectivamente ya el expediente ha sido transferido por parte del gobierno regional y está en revisión actualmente en la APN, sin embargo hay que aclarar que tiene mucha dependencia del tema de la carga minera. Es decir, en tanto no se tenga consolidado el desarrollo de las potenciales minas en la zona, su viabilidad está todavía en riesgo, entonces hay que esperar que madure un poco la propuesta del desarrollo de las minas, en este caso Michiquillay, y Galeno, que son las que alimentarían al puerto Eten, y prácticamente sería un puerto dedicado especialmente a carga suelta.

En el caso de los trenes de cercanías ya se aclaró, el aeropuerto de Chiclayo estamos justamente trabajando con Ositrán para que nos permita iniciar esto hacia fines de noviembre.

En cuanto a las consultas del congresista Tucto, los atrasos en los vuelos, eso lo ve Indecopi, nosotros normamos la parte técnica de las aeronaves.

En cuanto a la licitación de la Unión Huallanca, quisiera aclararle también, se ha hecho una insinuación respecto a que nosotros queremos dirigir. No, más bien no queremos dirigir, y por eso es que encontramos que el proceso se había llevado de una manera con un excesivo celo, esto se está llevando de acuerdo a los cánones de organismos internacionales, como en este caso es el BID, y justamente por el tema de tratar de cuidar que las empresas que entren no estén metidas en el tema de cuestionamientos financieros, se había puesto requisitos excesivamente altos, que era que todas las empresas que tengan un ciclo de crecimiento todos los años, y eso en el tema de construcción es bastante difícil de cumplir, aun por las empresas más grandes porque si un año creces, demasiado, el otro año de repente no te va tan bien.

La construcción dura normalmente periodos de un año, en un año puedes tener un muy buen año, al año siguiente tienes un año regular, pero ya tu curva empezó a decrecer.

Entonces ninguna de las empresas, que son empresas bastante grandes, cumplía ese ciclo, entonces teníamos dos opciones, retirar ese requisito y que pasen todos, pero se ensuciaba el proceso porque ya eran las reglas de juego establecidas.

Entonces lo que dijimos fue, no, volvemos a convocar, aclaramos algunas consultas, porque también había idea de problemas con el tema de lenguaje. Como esta es una licitación donde han participado empresas internacionales, en la traducción o en las especialidades de los profesionales que se pedía a veces no se entendía bien qué es lo que queríamos y tampoco qué es lo que nos ofrecían, principalmente con las 3 o 4 empresas chinas que habían participado, que nos ofrecían profesionales con otro nombre y en la traducción no se entendía qué cosa era el profesional o qué es lo que hacía.



Le pedíamos un geotecnista y nos mandaban otra cosa; pedías un ingeniero especialista en Oracle y te mandaban un agrónomo, aparentemente especialista en cultivos. Entonces preferimos volver [...] específicamente necesitábamos el profesional, qué necesitábamos en la empresa.

[...] se presentaba nuevamente los sobres.

En la última evaluación se han presentado seis empresas que son las que están interesadas en [...] lo que hemos logrado en las propuestas económicas, y se lo aclaro acá, es que hemos ahorrado o podemos ahorrar 100 millones de soles.

Esa nueva licitación que hemos hecho en un corto periodo y que la hemos hecho con el BID para recortar los tiempos que ellos tenían para el proceso nos va a permitir ahorrar por lo menos 100 millones en esta licitación, participando las mismas empresas, ninguna ha tenido ningún problema, ninguna ha hecho una denuncia o insinuación como la que usted ha traído a la mesa, por lo que esperamos que el tema quede aclarado y más bien el Estado se está favoreciendo porque ya tenemos para ejecutar un proyecto en cualquier otro lado del país.

Esto esperamos entregarlo, son dos semanas que nos han dado para evaluar, si evaluamos antes el BID nos ha permitido que podamos entregar los resultados con antelación a la programación final que es el 20 de este mes.

Respecto al tema de personal...

El señor PRESIDENTE.— Viceministro, el congresista Tucto está pidiendo una interrupción.

El señor TUCTO CASTILLO (FA).— Yo y mis colegas de Huánuco estamos preocupados por este proyecto, haciendo un seguimiento de cerca, por este al igual que otros a nivel nacional tiene más de 30 años en espera, entonces me parece un poco raro, si estas observaciones se hubiesen hecho en el proceso de evaluación de los sobres, entonces no se hubiera llegado a la etapa o se hubiera retrotraído el proceso para ahorrar tiempo.

Imagínese, una convocatoria más otra convocatoria son como tres meses, y la expectativa del presidente cuando llegó a Huánuco y el anterior ministro dijo que iba a ser el año pasado.

¿Quién nos garantiza que esta vez no se va a caer el proceso, que no se va a declarar desierto? Entonces ¿habrá alguna seguridad que la carretera empiece de una vez o hay la posibilidad que nuevamente se postergue el proceso hasta el próximo año?

Otra cosa, tengo entendido que se ha cambiado el comité especial, ese es un tema institucional, pero me gustaría saber la razón, si había mucho celo respecto a que no ingresen empresas del club de la construcción.

¿Eso se garantiza con un nuevo comité, ese nuevo comité es gente experta que sabe del tema? Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, congresista.

Continúe, viceministro.

El señor VICEMINISTRO DE TRANSPORTES, ingeniero Carlos César Arturo Estremadoyro Mory.—

Como le indico, ya los errores que se habían cometido justamente algunos por impericia propia de los postores y otros porque no habían sido bastante claros nuestros requisitos, prácticamente esos mismos errores lo que hemos hecho es aclarar para que no se vuelvan a cometer.

Eso nos garantiza que alguna de estas empresas va a cumplir, no se va a modificar en gran medida sino más que nada se ha aclarado para que no los vuelvan a cometer.

Y, como dije, el proceso se ha llevado, felizmente hemos tenido el acuerdo del BID para recortar los tiempos y se ha cumplido estrictamente los cronogramas, tal es así que de la fecha que se ha caído el proceso hasta ahora ha pasado mes y medio y estamos prácticamente dentro del cronograma y estamos sacando esta licitación como se debe sacar.



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

WULFRAN MONTEROLA ABREGU
PRESIDENTE

Como yo digo, cuando las reglas están claras acá no va a haber ningún problema y esperamos que así sea hacia adelante. Así que no se preocupe porque son seis empresas en carrera y alguna de ellas tiene que cumplir los requisitos. Ojalá sea la primera porque nos va a permitir ahorrar bastante dinero para el Estado.

Finalmente para aclarar el tema de la modificación de personal, efectivamente no hemos modificado el comité de esta licitación, nosotros hemos encontrado que a lo largo del tiempo en el ministerio había un direccionamiento y una filtración de la información, es decir durante el proceso de licitación en la calle todo el mundo sabía cómo iba el proceso, que cosas había presentado cada empresa, y eso obviamente salía de los comités.

Y esa corrupción que ha habido alguien era, no podemos determinar o individualizar quién era, alguien sacaba la información. Entonces lo que hemos optado es modificar todos los comités, no se ha modificado este sino todos, y dentro de ese proceso, en esa guerra contra la corrupción, efectivamente a veces hay daños colaterales.

Yo espero e imagino que alguno de sus paisanos que ha aludido puedan haber tenido que salir del ministerio, no se ha sacado específicamente a dos o tres personas con como ha dicho el ministro sino se ha sacado de manera general.

Y los primeros que han salido, los que tenían estabilidad han regresado a su puesto, y los que no tenían estabilidad desafortunadamente han tenido que retirarse por un tiempo mientras investigamos cómo se han estado llevando los procesos, justamente es la gente de los comités.

De las tres personas que usted ha aludido, por ejemplo, indica que ha sido una cuestión de revanchismo, no es así, porque una de esas personas es asesora del ministro, entonces difícilmente podemos decir que hemos sacado a la gente por su cercanía, más bien a una de ellas se la ha promovido a un puesto más alto y ella sería la primera en haber elevado su voz de protesta si hubiera visto que había algo injusto.

En ese sentido espero también que quede aclarada su consulta.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, viceministro; muchas gracias, señor Edmer Trujillo, ministro de transportes y comunicaciones; gracias por su presentación a los viceministros y funcionarios del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Siendo las 13:31, luego de 5 horas de su inicio, se levanta la sesión.

—A las 13:31 h, se levanta la sesión.