



CONGRESO DE LA REPÚBLICA
SEGUNDA LEGISLATURA ORDINARIA DE 2018

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

LUNES, 13 DE MAYO DE 2019
PRESIDENCIA DEL SEÑOR ROY ERNESTO VENTURA ÁNGEL

—A las 08.55 h, se inicia la sesión.

El señor PRESIDENTE.— Siendo las 8:55 de la mañana, con la presencia del señor Wilmer Aguilar, Edmundo del Águila, el vicepresidente de la comisión, y la presidencia, damos la bienvenida a la ministra de Transportes y Comunicaciones; asimismo, a la viceministra, al viceministro de Transportes y Comunicaciones, al director de Proviás Nacional.

No contando con el *quorum* necesario, vamos a iniciar con una sesión informativa.

Conforme a lo programado, tenemos el informe de la señora María Jara Risco, ministra de Transportes y Comunicaciones, respecto a dos grandes temas:

a) Lineamiento de la gestión a implementar en el sector de Transportes y Comunicaciones en el Período 2019-2021.

b) Informe detallado y propuestas legislativas para el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para superar los problemas identificados en los terminales terrestres y empresas de transportes informales.

Señores congresistas y distinguidos invitados, otorgamos el uso de la palabra a la señora María Jara Risco, ministra de Transportes y Comunicaciones.

Tiene uso de la palabra, señora ministra.

La señora MINISTRA DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, abogada María Jara Risco.— Muy buenos días, señor presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, señores y señoras congresistas. Muy buenos días.

En primer lugar, traerles el saludo del equipo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y agradecerles la oportunidad de poder presentar nuestro Plan de Trabajo, nuestro Plan de Trabajo como equipo, a cargo de este importante sector.

Muy bien, la presentación se denomina "Ejes de gestión del Ministerio de Transportes y Comunicaciones".

Como ustedes pueden ver, estamos presentando una suerte de esfera, que tiene tres elementos que son fundamentales: Seguridad vial, movilidad urbana, e infraestructura para la competitividad.

Estos tres principios inspiradores van a ser informados permanentemente por un reforzamiento del rol rector del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y un elemento central en la actuación, que es la lucha contra la corrupción.

Pero bueno, ¿a qué nos referimos cuando hablamos del rol rector? El Estado, qué duda cabe, requiere de instituciones públicas fuertes, con un marco normativo sólido y con un enfoque moderno que permita desarrollar sus funciones de manera orgánica y en beneficio del ciudadano.

En esa línea, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones fortalecerá el ejercicio de su rol rector en materia de nuestras competencias en Transportes y en Comunicaciones, estableciendo un marco normativo que dicte lineamientos técnicos claros y orientados a una movilidad sostenible y a la seguridad vial.

Asimismo, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones acompañará —reitero esto— a los gobiernos regionales, y a los gobiernos locales en el fortalecimiento de sus capacidades de función, con capacitaciones constantes, con un trabajo coordinado, siempre enfocados a los servicios de transporte



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

WULIAN MONTEROLA ABREGU
PRESIDENTE

que resulten seguros, que sean de calidad para todos los peruanos, con independencia de su ubicación geográfica.

Es decir, todo peruano en cualquier parte del territorio nacional tiene derecho a acceder a servicios y a infraestructura de calidad que lo lleve al desarrollo; por lo tanto, bajo la lógica del fortalecimiento del rol rector, no habrá más compartimentos estancos, sino un trabajo muy coordinado y de la mano.

El acompañamiento a los gobiernos locales y regionales, permitirá en materia de transportes y comunicaciones, como dije anteriormente, fortalecer las capacidades, y de acuerdo a ello implementar los lineamientos sectoriales que son tarea del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

¿Cómo se va a materializar?

A través de capacitaciones físicas y virtuales, para ello, además de un relacionamiento personal permanente, vamos a desarrollar una plataforma digital que permita la preparación continua y permanente de los funcionarios públicos que ingresen a prestar sus servicios a los gobiernos locales y a los gobiernos regionales.

Debemos destacar entre las líneas sin partir a los gobiernos locales y regionales, porque digamos, de todo el conocimiento es muy importante enfatizar algunos puntos.

Vamos a resaltar aquellas que están vinculadas también a prevenir el acoso sexual en el transporte terrestre, la cual deberá implementarse a nivel nacional para salvaguardar la integridad de las mujeres y niños que utilizan nuestros servicios de transporte terrestre.

Sistema único de información en materia de transporte y tránsito.

Qué duda cabe que la información de habilitaciones a unidades vehiculares sobre infraestructura, sobre los conductores, y en general sobre todos los usuarios obra en un sistema que está a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, pero está de alguna manera diseminado. Y lo que vamos a hacer es generar un sistema único de información. Este sistema único va a ser puesto a disposición de los gobiernos regionales y de los gobiernos locales. La información genera poder, la información va a permitir que los gobiernos regionales y los gobiernos locales puedan hacer una mejor gestión de los servicios a su cargo y, por supuesto, va a promover una mejor fiscalización, porque la información va a ser compartida a nivel nacional.

Un punto absolutamente importante es la aprobación e implementación del Plan Sectorial, es decir del Plan del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en materia de lucha contra la corrupción.

Los señores congresistas pueden haber advertido que desde el año 2018 ha habido un cambio importante en cómo se ha ido ganando los arbitrajes que, lastimosamente como sabíamos antes, eran objeto de cuestionamiento por estar marcados por temas de corrupción, la mayor parte se perdían; estamos logrando, está logrando la gestión del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de los últimos años, revertir esa tendencia.

Ahora prácticamente el 70% de los arbitrajes son ganados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se ha incorporado un nuevo procurador, se tiene un procedimiento claro de elección de los árbitros, y son medidas concretas que permiten ahorros sustantivos.

De hecho, en el último arbitraje que ha sido publicitado el día de hoy, se ha tenido un ahorro de más de cien millones de soles para el Estado peruano. Esas son medidas concretas que dan cuenta del trabajo sostenido en lucha contra la corrupción; pero les decía, vamos a aprobar el Plan Sectorial de lucha contra la Corrupción.

Este plan no es solamente...

Buenos días, señor congresista.

Este plan no es solamente...

El señor PRESIDENTE.— Permítame, ministra...



La señora MINISTRA DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, abogada María Jara Risco.— Buen día.

El señor PRESIDENTE.— ... para saludar y darle la bienvenida al congresista *Castro, y al congresista Martorell.

Para que continúe, ministra.

La señora MINISTRA DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, abogada María Jara Risco.— Muchas gracias, señor presidente.

Este plan no va a ser y no es solamente un documento de lineamientos, contendrá acciones prioritizadas en materia de lucha contra la corrupción.

¿Cuáles son los objetivos?

Prevenir y combatir, asimismo impulsar la necesaria integridad pública de nuestros funcionarios.

¿Cuáles son estas acciones en concreto?

Potenciar las acciones para la identificación y gestión de riesgos en procesos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y prevenir y desterrar los conflictos de intereses.

Cero tolerancia a la puerta giratoria, fortalecimiento del control interno, transparencia en la información; la agenda de los funcionarios es agenda pública, que será colgada en nuestro portal institucional, conteniendo la reunión, con quién nos reunimos, qué temas se trató, y a qué se concluyó.

Promover y fortalecer la cultura de integridad y de ética pública en nuestros servidores civiles y en la ciudadanía. Tenemos que lograr que nuestros funcionarios sean probos y que sean orgullosos, orgullosos de poder estar al servicio de la ciudadanía.

Nos valdremos de la utilización del polígrafo para verificar la información que consignan los funcionarios públicos en sus declaraciones juradas, tanto en la plataforma que pone a disposición la Presidencia del Consejo de Ministros, como la información que se coloca en la plataforma de la Contraloría de la República.

Desarrollaremos lineamientos para la promoción de la transparencia y acceso a la información, nuestras acciones se encaminan además a generar protocolos para la atención presencial, telefónica y por medios virtuales a nuestros administrados.

Se registrará en audio y vídeo las reuniones entre funcionarios y administrados, y se potenciará la transparencia del registro de visitas a través de agenda pública.

Alguna vez un profesor universitario mío dijo que, y lo recuerdo, "el mejor desinfectante es la luz del Sol"; y eso será lo que habrá en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Asimismo, hemos iniciado ya el refuerzo de la alianza con la Contraloría General de la República. Buscamos consolidarnos como un socio estratégico de la Contraloría General de la República, con más de quince mil millones de soles de presupuesto; somos los más interesados en que haya transparencia y que vuelva el optimismo en las personas, confíen en sus autoridades.

Por eso, es que nos parece central el trabajo con la Contraloría General de la República; de hecho, ya sostuve una reunión con el contralor Nelson Shack, para enfatizar el control concurrente y distintas acciones de capacitación y de acceso a tecnología que nos permita ser mucho más potentes en poder verificar la corrección en la actuación de nuestros funcionarios públicos.

Queremos además fortalecer los mecanismos de atención de denuncias por actos de corrupción.

Actualmente el Ministerio de Transportes y Comunicaciones tiene diversas plataformas, lo que queremos hacer es reunir las en una sola, racionalizarla y, por lo tanto, hacer un seguimiento mucho más detenido.

Para eso, la Oficina de Integridad del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, será también reforzada y respaldada en sus investigaciones.



Además, reforzaremos los procedimientos administrativos disciplinarios. Y aquí me refiero a las investigaciones que se realizan contra los funcionarios públicos respecto de las denuncias por una inadecuada gestión, y de lo que se trata es que los procedimientos inicien y además concluyan con un pronunciamiento en el fondo y que no prescriban, y por lo tanto de alguna manera queden en una sanción virtual.

Este trabajo lo quiero resaltar, no es un trabajo que vaya a cambiar la situación de las cosas de la noche a la mañana. Esto es un trabajo que se ha iniciado, **(2)** que estamos reforzando, y que tiene su tiempo, tiene su tiempo de implementación; pero desde ya estamos dando acciones concretas encaminadas a ese norte.

La visión integral.

La visión integral es cuando hablamos de la siguiente presentación.

Este, señores congresistas, permítanme resaltar.

Si regresamos, vamos a ver que tenemos como principal tema en materia de infraestructura la seguridad vial, porque la seguridad vial va a ser el eje que va a permitir que de verdad tengamos infraestructura que nos permita acceder al desarrollo, pero además con respeto a la dignidad de las personas, al derecho fundamental de todas las personas, que es el derecho a la vida, y el derecho a la integridad.

Queremos constituirnos en un país en donde todos, instituciones y ciudadanos estén comprometidos con una seguridad vial centrada en las personas, que permita vías seguras, descongestionadas y, por supuesto, reducir los incidentes de tránsito, los accidentes de tránsito, y sus resultados más graves, como son las discapacidades permanentes y las muertes que nos privan de la presencia de más de 3500 peruanos y peruanas todos los años.

Estamos hoy aquí nosotros conversando, y mientras estamos mirando nuestros planes, 15 seres humanos en nuestro país pierden la vida todos los días fruto de estos mal llamados "accidentes", porque no son hechos fortuitos, son hechos que se han podido prevenir, que se han podido disminuir.

Y quiero, me permito, no solo como ministra, como técnica, como peruana exhortarlos a todos y a todas a que nuestras acciones estén dirigidas fundamentalmente a resguardar la vida. Todos tenemos derecho al trabajo, al desarrollo económico, pero la vida es el fin supremo, la persona es el fin supremo del Estado; y ese debe ser nuestro norte.

Esta visión general del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y, finalmente, de la acción del gobierno en este sector, deriva en compromisos muy puntuales: el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial, que es un documento que ya lo tenemos, pero es un documento que tenemos que implementar y desarrollar todos de manera consistente, no solamente el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de los protocolos, a través de los lineamientos, a través de mejorar las vías, sino todo el Estado tiene que tener como norte la seguridad vial en la toma de decisiones de las acciones que se promueven.

Es, no cabe duda, el Plan Estratégico, una herramienta de defensa de la vida humana para la consolidación de una cultura de respeto por las normas de convivencia social, específicamente para garantizar la seguridad de los usuarios de las redes viales, los peatones que son los más vulnerables, los conductores y los pasajeros; asimismo nuestro plan, el Plan Estratégico y su implementación va a permitir delinear una acción integral y concertada a fin de mejorar las condiciones de seguridad vial en el país.

Nuestro plan, el plan como no podrá escapar a su elevado conocimiento, contiene cinco componentes: el primero de ellos y el más vulnerable es el usuario. Como ser humano, es el protagonista de la movilidad, y como tal tiene derecho a la vida, y a que su vida sea protegida por todos nosotros y nosotras, a que sus desplazamientos sean seguros y accesibles en atención a sus diversas necesidades; todos y todas, con independencia de nuestras limitaciones tenemos acceso, tenemos derecho a acceder al espacio público como una extensión de nuestro domicilio con absoluta seguridad; en particular los más vulnerables, personas de tercera edad, niños y diversos conglomerados de personas con discapacidad.



El vehículo.

La relación hombre vehículo, da lugar a que se considere que la máquina y su estado de conservación tiene que ser también un objeto de atención; para ello, trabajaremos con el Ministerio de la Producción para la regulación de las plantas de ensamblaje.

Ya el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha aprobado en los últimos días un reglamento que va a permitir que no tengamos más vehículos de ensamblados, modificados tipo hechizo; pero es necesario dar un paso más allá, esas son medidas importantes, pero son medidas y acciones que se están dando ya en el corto plazo de emergencia, si cabe el término; tenemos que llegar a homologar los vehículos, a que no ingrese cualquier tipo de unidad vehicular a nuestro país...

El señor PRESIDENTE.— Permítame, señora ministra, para darle la bienvenida al congresista César Segura, y al congresista Justiniano Apaza.

Continúe, ministra.

La señora MINISTRA DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, abogada María Jara Risco.— Muchas gracias, señor presidente. Buenos días, señores congresistas.

Nos estábamos refiriendo a la importancia del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial, y a su implementación. Y ahora nos referiremos a la infraestructura de transporte.

Es un elemento central, en todo sistema de transporte en carretera, pero también en las ciudades.

Una visión moderna nos permita afirmar que el objetivo de la infraestructura no es la más rápida circulación de los vehículos, el objetivo es que los bienes y las personas circulen a través de las carreteras de manera segura; por lo tanto, las carreteras y la infraestructura deben perdonar, deben perdonar el error humano.

En las ciudades debemos privilegiar el tráfico calmado y ordenado, y en las carreteras generar las condiciones de seguridad vial.

Quisiera adelantar que es una prioridad...

El señor PRESIDENTE.— Sí, ministra. Nuevamente una interrupción.

Damos la bienvenida al congresista Clemente Flores, y a la congresista Aramayo, y pasamos a sesión ordinaria.

Continúe, ministra.

La señora MINISTRA DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, abogada María Jara Risco.— Muchas gracias, señor presidente. Buenos días, señores congresistas.

Estábamos conversando sobre la importancia de la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial, por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y nos estábamos refiriendo a la importancia de la infraestructura vial.

Decíamos, que para hacer efectivo que la infraestructura sea segura y que perdone el error humano y que además genere tráfico calmado en las ciudades, de manera concreta estamos desarrollando los estudios que nos permitan tener un número que nos permita cuantificar qué significa esto, en particular, en las carreteras concesionadas de primera generación. Somos y seremos un país que respeta la inversiones y que da las adecuadas señales.

Cuando se generaron estos contratos de concesión, muchos de ellos no tenían cláusulas o mayores condiciones de un mundo más avanzado respecto a señalización, respecto a inversiones para atender los efectos de un accidente de tránsito.

No podemos seguir en la discusión de: lo implementa el concesionario, lo implementa el Estado. Necesitamos un número sobre el cual poder establecer cuáles van a ser los ajustes, y quién va a asumir ese gasto.



Porque si bien es cierto eso no estaba previsto en los contratos de concesión, decía congresista, no podemos darnos el lujo que 3500 personas fallezcan al año víctima de los accidentes; 15 seres humanos se van todos los días de nuestro país porque no tenemos como centro de la actuación del Estado y, en particular, de quienes tenemos alguna injerencia en la normativa de este sector, porque no priorizamos la seguridad vial.

Pero no solamente se trata de eso, se trata también de reforzar la seguridad vial como institución. Se define la seguridad vial como un proceso integral, donde se articulan y ejecutan políticas, estrategias, normas, procedimientos, actividades, que no solamente son establecidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, tienen que ver distintos sectores: el Ministerio de Educación, el Ministerio de Salud, el Congreso de la República, el Ministerio del Interior; pero los distintos gobiernos regionales y los distintos gobiernos locales también tienen que estar trabajando y de manera articulada hacia ese fin.

En un momento más les daré cuenta, que lo que pretendemos y necesitamos probablemente, estamos en realidad revisando cuál será la mejor fórmula para reforzar la institucionalidad de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y lo denomino "Agencia", porque todavía no tenemos especificado cuál es el nivel jerárquico. Pero lo que esperamos es que tenga autonomía, autonomía técnica y que pueda trabajar, reitero, de manera articulada con los distintos sectores, y además tener incidencia multinivel.

Esto no es un objetivo solamente del sector. La seguridad vial en todos los países es una política de Estado y nos compromete a todos y a todas.

Un último pilar que además es muy importante, es la respuesta frente a los accidentes de tránsito, a los incidentes de tránsito.

Cómo prevenimos, cómo actuamos frente a la ocurrencia de un accidente, pero además, cómo ayudamos a las personas que sufrieron cualquier tipo de perjuicio luego de un accidente.

Víctimas no son solamente las personas que fallecen ni los que tienen discapacidad, víctimas son todas las familias que se condenan a la pobreza, porque un familiar suyo ya se frustra su proyecto de vida.

Mejoraremos y consolidaremos el marco normativo general.

Vamos a presentar primero a la Presidencia del Consejo de Ministros, como corresponde, para que nos habilite hacerlo al Congreso de la República, un proyecto de ley que establece medidas sobre seguridad vial.

Tiene como finalidad, este proyecto, conglomerar una serie de medidas que promuevan la cultura de la seguridad vial y la educación vial a través de la difusión de medidas para la prevención de accidentes, adecuados a estándares de seguridad que promuevan vías públicas seguras en resguardo de la vida, integridad, seguridad y salud de la población.

Tenemos que reducir la alta tasa de mortalidad; tenemos que trabajar con la Policía Nacional, con el Ministerio Público y con el Ministerio de Salud.

Hace un momento —y lo he venido repitiendo— 3500 personas fallecen. Ese es el número más conservador. Probablemente que estemos escondiendo entre un 40 o un 50% de personas que fallecen en los hospitales, que fallecen en las clínicas producto de las consecuencias de un incidente de tránsito.

Muy bien. Decía que el proyecto contiene medidas que van a privilegiar un enfoque educativo de seguridad vial. Necesitamos que esta información esté incorporada en la **(3)** currícula educativa en todos los niveles, porque conforme van avanzando los años de vida de los seres humanos, va cambiando también nuestra aproximación, sea como conductores o sea como peatones.

La mayor tasa de mortalidad entre personas de 18 a 50 años son los accidentes de tránsito; eso es muy importante tenerlo en cuenta. No lo dice la ministra de Transportes, ya lo ha dicho el Ministerio de Salud a través de un informe que da cuenta de cifras del año 2015; pero tenemos que empezar también con la educación, porque no podemos repetir el patrón de conducta que tenemos actualmente.



Todas las entidades del Estado con competencia en transporte, registrarán información en el sistema de registro que pondrá a disposición el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

En este proyecto se va a definir también la infraestructura pública, es decir, un terminal terrestre será definido de una manera adecuada para que permita la inversión privada e implementar megaterminales en las periferias de la ciudad.

Sabemos que ha crecido de manera explosiva el número de espacios que dicen ser terminales. Tenemos que poner un coto a esto, pero no se hace de la noche a la mañana.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones promoverá un grupo de trabajo que va a permitir que en el corto, digamos, mediano plazo, en los siguientes cinco años, podamos ir desterrando estos espacios; los primeros que no cumplan las condiciones elementales, evidentemente serán clausurados, pero tenemos que promover que estos terminales se desplacen a las periferias de la ciudad, para que los vehículos, que son de grandes dimensiones, no congestionen nuestras vías, y tampoco destruyan la infraestructura vial que es tan caro de conservar.

Estamos incorporando incompatibilidades e impedimentos para operar, como centros de revisión técnica, escuelas de conductores, centros médicos, entre otros.

Somos muy conscientes de que es una realidad que el marco normativo ha estado relegado y que ha permitido que se cancele un centro médico y que al día siguiente se solicite una autorización, muchas veces hasta con los mismos socios. Esa situación tiene que cambiar, esa situación va a cambiar, y en los próximos días estamos presentando ya una norma que va a atacar este tema, sin decir, a pesar que es un tema importante, sin decir que solo es todo, porque no lo es todo; eso es solo el comienzo.

Estamos atacando un problema generado por la informalidad y por el retroceso del Estado, gestado por más de 30 años. No se puede pedir, sin duda, que se solucione de la noche a la mañana. Pero creo, señores congresistas, señora congresista, que todos tenemos que ser muy consistentes, porque lo que el Poder Ejecutivo y la ciudadanía espera y el Congreso, estoy segura, está comprometido, es que seamos consistentes en todas nuestras medidas y que todas ellas en su conjunto permitan elevar los estándares en la prestación de los servicios y en la infraestructura.

En cuanto a los reglamentos nacionales.

Les comentaba la importancia de tener una nueva reglamentación en terminales terrestres, pero además en el otorgamiento de las licencias de conducir.

Inmediatamente se están modificando algunas condiciones y tablas de infracciones.

Por ejemplo, antes las normas no permitían sancionar a aquél postulante a una licencia de conducir que se copiara. Eso se está modificando en esta norma que van a poder ver ustedes en los siguientes días. Ha sido prepublicada, estamos culminando la matriz de comentarios, porque algo que tiene que quedar muy claro es que en el ministerio estamos comprometidos en hacer buena regulación sobre la base de evidencia científica y además con matrices de comentarios, con audiencias que nos permitan recoger el parecer, la opinión de todos y poder compartir y enriquecernos y que salga una norma que sea en lo posible materia de consenso.

Estableceremos medidas de prevención contra el acoso, así como protocolos de respuesta de atención.

En las ciudades, el ministerio está absolutamente comprometido con implementar sistemas integrados de transporte; un elemento fundamental de convivencia dentro de los sistemas de transportes es el respeto, es el respeto y la libertad de nuestros niños, de nuestras niñas, de las mujeres.

Por lo tanto, cuando hablamos de una lucha contra la violencia contra la mujer, se tienen que generar protocolos de respuesta. No basta solamente las acciones de capacitación, de sensibilización, tenemos que generar protocolos que establezcan específicamente frente a una denuncia qué cosa va a hacer el conductor, qué cosa va a hacer la empresa, cómo se traslada a las comisarías y, por supuesto, este documento, estos protocolos van a ser como corresponde, trabajados con la ministra de la Mujer y su equipo; porque aquí tenemos que trabajar todos de manera multisectorial.



Respecto de la micromovilidad.

Hemos presentado ya un avance de regulación que establece algunos lineamientos básicos de convivencia, y que, señores congresistas, y a la propia población: ¿Aún cuando el ministerio no lo estableciera, acaso una norma elemental de convivencia no me mandaría, no diría que no debo circular con motocicleta, con scooter o con bicicleta sobre una calzada a velocidad porque puedo afectar a una persona?

Y con ello, no quiero decir que no haya una alta carga de regulación de parte del ministerio que tienen que implementar.

Quiero llamar la atención de las personas, de su criterio, de su cultura; algo está fallando en nuestra cultura. Tenemos que trabajar todos y todas por una convivencia mejor.

En los siguientes días vamos a completar el paquete.

Ya hemos establecido que es este vehículo de micromovilidad, que teóricamente no puede exceder los 25 kilómetros por hora, pero necesitamos además establecer los mecanismos de sanción, la tabla de infracciones.

Estas son las medidas que van a permitir generar este marco general que pueda ser replicado y aplicable por los gobiernos distritales.

En lo que tiene que ver con el transporte turístico.

No podemos permitir evidentemente que circulen vehículos tipo automóvil o M1 como vehículos de transporte.

Queremos promover nuestra cultura. Nos sentimos muy orgullosos de nuestros destinos turísticos, de nuestra riqueza natural, pues las personas deben desplazarse en vehículos idóneos, vehículos de la categoría M3.

Fortaleceremos la gobernanza de la seguridad vial.

Además de la creación de esta Agencia, estamos prestos a establecer una estrategia que permita una alianza por la vida de todos y todas.

Movilidad urbana.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, como ente rector, mirará con particular atención lo que pasa en nuestras ciudades.

Si bien es cierto, la regulación específica del transporte público le corresponde a cada gobierno local, le vamos prestar y le estamos prestando ya atención, ¿a través de qué?, a través de una política nacional de transporte urbano.

Esta política nacional va a permitir contar con sistemas de transporte urbano público eficaces para el desplazamiento de las personas, mejorar la gobernanza de personas y de mercancías, satisfacer las necesidades de transporte urbano.

Esta conducción de la política nacional está a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su calidad de ente rector, por eso comentaba que acompañaremos el trabajo de los funcionarios públicos y los capacitaremos; para lo cual, pondremos a disposición, además del acompañamiento personal, aplicativos, una plataforma que nos va a permitir trabajar con los funcionarios.

El transporte público en las ciudades tiene que ser regulado y ordenado. No podemos permitir que el caos que impera en esta gran urbe, como es Lima y Callao, se replique en otras ciudades que son también importantes.

Tenemos que tomar acción y tenemos que tomar acción ahora, porque el transporte público es un elemento esencial para el desarrollo de las personas.

Esta política nacional de transporte urbano, no es solamente un elemento inspirador, no es ni será solamente un elemento de referencia en el trabajo de las autoridades. Estamos creando un Programa



Nacional de Transporte Público, un Programa Nacional de Transporte Urbano, es decir, un equipo técnico de funcionarios que se encargará de acompañar y de asistir la implementación de sistemas integrados de transporte urbano, sistemas de calidad, sistemas que respeten la vida de las personas.

Se trata de mejorar las fortalezas institucionales de los gobiernos locales, se trata de apoyar a los gobiernos locales en la planificación y elaboración de estudios técnicos de sistemas integrados, de coadyuvar al diseño y ejecución de proyectos de inversión en transporte urbano sostenible, acompañar y hacer seguimiento a los gobiernos locales en la implementación de sus sistemas integrados, y en la implementación y en la aplicación de los manuales nacionales de transporte urbano que estamos trabajando.

El transporte.

El transporte tiene y debe ser manejado de manera técnica, aislándolo de la agenda cortoplacista, y a veces miope a largo plazo y que no privilegia el desarrollo de toda la colectividad.

La Autoridad de Transporte Urbano en Lima y Callao, como ustedes saben señores congresistas que apoyaron y aprobaron la ley de su creación, tiene como objetivo organizar, implementar y gestionar el sistema integrado de transporte de Lima y Callao, que permita satisfacer las necesidades de traslado de los pobladores de las provincias de Lima y Callao, de manera eficiente, sostenible, accesible, segura, ambientalmente limpia y de amplia cobertura.

Y resalto de amplia cobertura, porque nuevamente, no solamente las personas que trabajan o que viven en los distritos de alto poder económico tienen derecho a acceder al Metro, al Metropolitano. Los limeños y limeñas, y chalacos que viven en las zonas más alejadas, también tienen derecho a un sistema de transporte de calidad.

Como ustedes saben, y me permito resaltar el tema, porque muchas veces se confunde y se piensa que el tránsito y la congestión en las ciudades es una tarea que va a resolver la ATU. Y la ATU, no se encarga de ese tema.

La ley que ha sido aprobada por el Congreso de la República es muy clara, la ATU se encarga de integrar el transporte ferroviario, los corredores complementarios, las rutas de transporte público, **(4)** el metropolitano, el servicio de taxis y promover la movilidad sostenible con medios de transporte intermodal, accesible, seguro, ambientalmente limpio y de amplia cobertura.

En cuanto a la implementación de la Autoridad de Transporte Urbano, comentar, señores congresistas, que a la fecha se ha desarrollado el reglamento de la ley, se ha desarrollado también el ROF en dos instrumentos legales, el Cuadro de Asignación de Personal, la política nacional de transporte Urbano, y queda pendiente únicamente la política de subsidios como un elemento central y fundamental.

Ahora que por mandato de la ley de creación de la ATE, el transporte es ya un servicio público; y por lo tanto, es pasible de generar subsidios que permitan el acceso de las personas que no tienen los recursos económicos, y que tengan un mayor confort en el traslado.

Esta política de subsidio, informarle, señores congresistas, que está siendo validado en su texto final, ya en coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas.

En materia de infraestructura vial, y en particular con respecto a las carreteras de nuestro país, quisiera reafirmar nuestras metas, y ¿por qué digo reafirmar? Porque tiene que quedar claro que cuando se ingresa a un sector. y lo digo de manera personal que me ha tocado transitar por distintos sectores, creo que el trabajo de los técnicos no es llegar a un sector y deshacer todo lo andado, y desmantelar los equipos y desbaratar las reformas, sino continuar y mejorar.

Así es que lo digo en esos términos, estamos como equipo, me he incorporado al equipo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y debo decir que he encontrado un trabajo ordenado y estamos reforzando ese trabajo.

Por lo tanto, en lo que corresponde al transporte de carreteras, reafirmamos nuestras metas, las red vial nacional, como es de su conocimiento, tiene 26 976 kilómetros, de allí estaban pavimentados apenas, bueno, no es apenas, porque si lo comparamos con la red vial local, es aún más alta, pero el 76% de



este monto de kilómetros, y la meta es llegar al 2021 a 90% de pavimentación, es decir, 3643 kilómetros de acá hasta el 2021.

La longitudinal carretera de la costa, la Panamericana tiene 2636 kilómetros, y vamos a trabajar y vamos a continuar el trabajo desde Ica, a Sullana, a Piura, para que cuente por lo menos en 496 kilómetros con doble calzada; eso implica construir de manera especial las vías de evitamiento de Trujillo, Virú, Chimbote, Casma y Huarney, así como tres pasos a desnivel, y tres pontones en Huacho, esto es la red vial número 5, entre otros frentes de trabajo.

En lo que corresponde a longitudinal de la sierra, esperamos pavimentar el 100% de la vía, lo que implica intervenir en 246 kilómetros adicionales, es decir, y serán emblemáticas las obras en Santiago de Chuco y Mollepata, estamos hablando de 76 kilómetros y Tauca-Pallasca, 40 kilómetros.

En la longitudinal de la selva avanzaremos hacia el 96%, interviniendo en las vías de Villa Rica, Puerto Bermúdez, que actualmente para información, está en la fase de convocatoria para la elaboración del Estudio Definitivo de Ingeniería EDI.

La culminación del tramo Puerto Bermúdez, Ciudad Constitución, y la ejecución de los tramos Puerto Ocopa, Poyene, que actualmente ya está convocado.

Sobre la carretera central y el Corredor Binacional del Perú, me referiré en algunas diapositivas más adelante.

Asimismo, nuestra meta es poder ejecutar 806 puentes en todo el territorio nacional, además de contribuir como gobierno nacional a la pavimentación de los corredores logísticos más importantes de las vías de departamentales y vecinales.

Sin duda uno de los temas centrales es, y que nos moviliza a todos, es la situación de la carretera central.

Como sabemos todos, se trata de una concesión que viene desde el año 2010, estamos ante una carretera construida en el año 1924, para un volumen de tránsito aproximado de entre 3000 a 4000 vehículos por día, y para camiones con un máximo de 20 toneladas de peso.

Sin embargo, al día de hoy asistimos a que se trata de una vía, además de sinuosa, con permanentes desniveles altamente congestionadas, supera en muchos días, en varios días los 7000 vehículos, es decir, de 3000 a 4000 que era su capacidad natural, ahora está en 7000.

Y en cuanto a peso, estaba previsto para que sea circulada por vehículos de 20 toneladas, pero los vehículos que la circulan el día de hoy, superan las 55 toneladas.

Se trata, como les decía, de una concesión autofinanciada a 25 años al Consorcio de Viandes, que tiene un compromiso de inversión de 127 millones de dólares.

El avance de la obra de concesión es del 89% de acuerdo a lo dispuesto por el contrato de concesión, corresponde al concesionario ejecutar obras de rehabilitación de las vías con niveles de servicio regulados en el propio contrato, y hay también obras localizadas tales como ensanches, óvalos, puentes peatonales y variantes.

A la fecha se encuentran ejecutados por el concesionario todas las OPA, y en el caso de los óvalos, puentes peatonales y variantes, tenemos todavía pendientes un puente peatonal, dos variantes y 20 ensanches.

Existen saldo de obra que el concesionario no ha podido ejecutar, y eso se debe a la falta de liberación de las áreas.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones está trabajando ahora en ellos, y todos los predios, todos los terrenos que no se habían saneado, serán terminados para entregar. Esperamos que eso ocurra en este mes. Liberar todas las interferencias con lo cual se podría ejecutar ya nueve puentes peatonales, nueve ensanches, cinco variantes pendientes.



Después de 18 años el Estado recién cumplirá con terminar este compromiso de liberación de predios. Esa es una buena noticia y esperamos cumplir con ello este mes.

Pero como comprenderán, este trabajo no se ha acelerado porque haya llegado yo hace dos semanas. Este trabajo viene de atrás y viene del equipo técnico que ha venido impulsando estas mejoras.

Aun cuando la carretera central este a punto, en términos de servicio, eso no soluciona evidentemente la alta congestión; la primera salida, digamos, y la estructural es el establecimiento de las rutas alternas, sobre ello, permítame informarles, señores congresistas, que venimos trabajando vías alternas a la carretera central, y sé que esto no es nuevo, pero por lo menos voy a informarles cuales son los avances.

Estas vías alternas conformaran en realidad un sistema de carreteras centrales, nuestra meta es que estén totalmente pavimentadas hacia el año 2021.

En este momento las obras que tenemos son: carretera Huaura-Sayán-Oyón-Ambo, Río Seco-Huaura-Cerro de Pasco.

La segunda es Oyón-Ambo, tramo I, 49 kilómetros, tiene contratos y ha iniciado obras en setiembre del año 2018, el contrato es por 356 millones de soles.

En lo que corresponde a la carretera Oyón-Ambo tramo II, hablamos de una carretera de 49 kilómetros, se ha contratado en diciembre, por el monto de 444 millones de soles.

En lo que corresponde a la carretera Oyón-Ambo, iniciamos esta obra en el cuarto trimestre de este año, la carretera Lima-Canta-Huayllay Unish, también está en avance. La carretera Huayllay de 96 kilómetros, en mayo, en este mes, se convoca a la ejecución de obra, debiendo empezar en julio, en agosto de este año.

Lima-Canta, esta importante vía estamos en proceso de liberación de predios, debiendo concluir el estudio técnico de saldo de obra en el mes de octubre.

Con respecto a corredor de integración Perú-Bolivia, culminaremos el presente año el tramo I. Reiniciaremos en el cuarto trimestre el saldo de obra y concluiremos el tramo III a inicios del 2021; el 100% del corredor estará totalmente pavimentado.

Hasta junio del 2021, culminaremos 806 puentes, incluyendo 11 puentes emblemáticos y de gran envergadura; en el año 2018 se han concluido 248 puentes, y en el presente año 189 y en el próximo año concluiremos 262 puentes.

De tal manera que hacia el primer semestre del año 2021, se instalen 108 puentes, lo cual da el total de la meta; y el total de la meta es 806 puentes en todo el país.

Una de las metas centrales del gobierno es pavimentar y dar manteniendo a los principales corredores logísticos departamentales.

Quisiera resaltar este tema. Prorregion es un proyecto emblemático, un proyecto absolutamente importante. Como todos conocemos, el diario nacional tiene competencias; el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es competente para la red vial nacional, pero tenemos que, si bien es cierto en la red vial nacional partimos de 75% de pavimentación y nos acercamos al 95; en el caso de la red vial departamental en esa capilaridad que llega a las zonas más alejadas, no llegamos ni al 20% de pavimentación, estamos apenas en el 13%.

Gracias a este programa que importa una inversión del gobierno central de 18 000 millones de soles, podemos llegar a casi el 70% de las vías departamentales pavimentadas, esto, es un enorme esfuerzo de priorización del desarrollo, porque la lógica del Estado, una política de gobierno y una política del Estado en la cual estamos absolutamente convencidos que nuestros congresistas convendrán y apoyaran, es que no solamente necesitamos panamericanas con doble calzada linda, necesitamos que los productos pecuarios, que los sembríos de nuestra población, pueda llegar hacia los mercados, (5) no basta con que les cedemos maquinaria, no basta con que les llevemos semilla, no basta con que les capacitemos, o que pongamos plantas para que puedan convertir la leche que colectan en queso,



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

WILIAN MONTEROLA ABREGU
PRESIDENTE

necesitamos que esos productos salgan a los mercados, y si es posible, puedan ser el salto para la exportación, pero todo eso será lírico si es que no tenemos camino, caminos, infraestructura segura que sirva al desarrollo.

Este es un programa muy importante que tenemos que trabajar todavía en el Ejecutivo, pero que estamos totalmente convencidos que vamos a contar con el apoyo de nuestra representación nacional.

La siguiente, por favor.

En lo que corresponde al transporte ferroviario, voy a saltar un poquito de este tema, y vamos de frente al transporte ferroviario.

La línea 1 y 2 del metro de Lima, sobre ello detallaremos en la siguiente lámina, pero por favor regresemos al anterior, porque quisiera referirme al famoso tren macho.

El famoso tren macho debe adjudicarse este año, eso creo que es una noticia muy importante, porque además del traslado normal y regular de las personas que viven cercanas a esta localidad, el potencial turístico de desarrollo turístico también es muy amplio...

El señor PRESIDENTE.— Permítame, ministra, para dar la bienvenida a los congresistas Dalmiro Palomino y Luciana León.

Para que continúe, ministra.

La señora MINISTRA DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, abogada María Jara Risco.— Muchas gracias, señor presidente.

Buenos días, señores congresistas.

Con respecto al tren de cercanías Lima-Ica, implica la construcción de 323 kilómetros de ferrovías, este mes deben de recibirse las propuestas de los privados y continuar con el proceso, se trata de una iniciativa privada cofinanciada que implica una inversión de más de 3000 millones.

Por último, y no menos importante, se tiene el corredor bioceánico, el mismo que actualmente está a nivel de perfil, debiendo culminar la factibilidad en el presente periodo.

Comentarles, señores congresistas, que el día 26 de mayo, el presidente Vizcarra recibirá al presidente Evo Morales, el presidente de Bolivia, y uno de los temas de agenda de la reunión es referido al impulso en la implementación de este corredor bioceánico.

Sin duda, uno de los proyectos emblemáticos del sector es la línea 1 del metro de Lima, la cual ha realizado un conjunto de acciones para optimizar el servicio que presta. Entre los principales logros tenemos la reducción del intervalo de redes, de trenes, perdón, esto quiere decir que las personas que utilizan el metro, deben esperar menos tiempo para que lleguen el siguiente coche, ese es un avance muy importante, ahora tenemos un intervalo de aproximadamente tres minutos que probablemente no sea lo óptimo, pero que ha demandado un esfuerzo muy importante de la autoridad autónoma del tren eléctrico.

El mejoramiento de algunas estaciones. Ese es un tema también muy importante de destacar, y la incorporación de un coche adicional por viaje. Hasta mayo se ha adicionado un vagón más en 20 trenes, y hasta fin de año incluiremos un vagón adicional de 19 trenes más, con lo cual tendremos que todos los trenes de la línea 1 del metro tendrán seis coches.

En lo que corresponde a la línea 2, en la práctica se han reiniciado las obras a un ritmo absolutamente distinto, hemos avanzado en el saneamiento de los bienes que estaban pendientes; y por ello, se han abierto 8 nuevos frentes de trabajo, 8 nuevos frentes que nos van a permitir dinamizar el avance de esta importante obra.

Hasta antes de fin de año, debemos haber entregado el 77% del total de las áreas comprometidas en la construcción del tren, todo ello nos permitirá que en el año 2021, funcionen cinco estaciones y se inicie la operación parcial de la línea 2 del metro.



Comentarles a los señores congresistas, adicionalmente que la Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico, viene además estudiando y revisando las interferencias que se ha generado por el proceso constructivo en la zona de la carretera central, y que trabajará también con la municipalidad de Lima para tratar de minimizar los inconvenientes que generan en los desplazamientos de todas las personas que viven en esa zona.

Es prioridad del sector poner a las personas primero, y las obras tienen y deben avanzar, pero tenemos que buscar los mecanismos que permitan aminorar la incomodidad y el fastidio natural que puedan sentir las personas.

En materia de transporte aéreo, tenemos las acciones vinculadas a nuestro primer terminal aéreo el aeropuerto Jorge Chávez, sobre el cual ampliaremos en la siguiente lámina.

Pero ahora comentarles que el accionar del Ministerio de Transportes y comunicaciones está centrado en la ampliación de los actuales aeropuertos regionales concesionados.

Para ello, se ha procedido a culminar la entrega de terrenos que no se habían podido entregar, y que estaban incluidos en los planes maestros de los aeropuertos.

Todo ello ha permitido que se inicien los trabajos de la rehabilitación de la pista del aeropuerto de Chiclayo y Piura, asimismo, el segundo trimestre tendremos adjudicado los estudios de preinversión de ingeniería en los terminales de Trujillo, Cajamarca y Piura.

Por otra parte, hemos aperturado una ventana de Proinversión para concesionar 8 aeropuertos regionales, que implican una inversión aproximada de 600 millones de dólares.

En la siguiente diapositiva, podremos ver que una de las principales metas del gobierno era iniciar la construcción de la segunda pista de nuestro aeropuerto emblemático Jorge Chávez y el nuevo terminal. Por ello, se ha procedido a entregar el 100% de las áreas requeridas, lo cual ha permitido que el concesionario inicia el expediente de remediación ambiental, y en los próximos meses el movimiento de tierra.

Por otra parte, se continúan realizando medidas para mejorar la actual operación de nuestro aeropuerto Jorge Chávez, y reducir las demoras y retrasos que perjudican a los pasajeros.

En esa medida, como se mejoran los accesos, y si se mejora el confort de todas las personas que utilizan el aeropuerto, nos permitimos convocar a la Municipalidad de Lima y a la Municipalidad del Callao competente en materia de tránsito, a realizar las coordinaciones con la Policía Nacional, para poder permitir mejorar los tiempos de desplazamiento en las vías de acceso a nuestro aeropuerto Jorge Chávez.

En la medida de las posibilidades del Ministerio de Transportes y Comunicaciones asistirá técnicamente a ambos municipios, pero es muy importante resaltar que en este trabajo, todos, todas las áreas competentes deben desarrollar sus funciones y competencias.

Otro tema emblemático a nivel portuario es el aeropuerto de Chinchero, sobre este tema comentarles a los señores congresistas, que estamos en plena realización de los trabajos de movimiento de tierra, un millón de metros cúbicos, los cuales deberán acabar en el mes de setiembre, o a más tardar en octubre.

De manera paralela, informar que se ha convocado a la participación de diversos países para que expresen su interés para acompañar y brindar asistencia técnica en el proceso de construcción del aeropuerto. Se trata de una metodología, PMO y ya tenemos el interés de cinco países de primer nivel: España, Francia, Turquía, Corea, Canadá, todos estos países se encuentran entre los 20 países con mejor infraestructura, y me permite reiterar, se trata de asistencia técnica, en modo alguno, esta asistencia técnica implica que los procesos de selección se dirijan a contratar a empresas de estos países, el asesoramiento técnico es eso, asistencia, asesoramiento, consulta, acompañamiento, pero la contratación se hace bajo altos estándares y promoviendo la libre competencia. No nos ata a estos países.



Se han realizado en lo que corresponde a vuelos subsidiados tres paquetes, se han agrupado en tres paquetes que comprenden 11 destinos, de 3 puntos de partida, Iquitos, Pucallpa y Tarapoto, que actualmente permiten el traslado de 123 000 pasajeros.

Reiterar que la utilización de este importante servicio alternativo al servicio terrestre, tiene que ser en consonancia con los actuales contratos de concesión, ese decir, que subsidian vuelos en los lugares en los que técnicamente se necesita y que no implique el incumplimiento del marco contractual vigente.

Estos vuelos, por lo tanto, actualmente benefician a pobladores, 123 000 pobladores de nuestra amazonía que no tiene otra alternativa de desplazamiento.

En lo que corresponde al transporte acuático, tenemos como metas en la segunda fase del terminal portuario del Callao, concesionado a DP World, que implica una inversión de 19 millones de dólares para la ampliación de la capacidad entre otras intervenciones.

Continuar con la ejecución de obras del terminal del Callao ATM Terminal rehabilitado, y el muelle siete, implementado el sistema operativo multipropósito, para terminales e iniciando la fase tres que implica nuevos terminales para contenedores.

Por su parte, en torno al terminal Pisco, estamos dando seguimiento a la aprobación de la ampliación del estudio de impacto ambiental para que se procedan a desarrollar las obras de ampliación comprometidas por el concesionario.

Sobre el terminal Salaverry, informar que se concluyó el dragado inicial, y se han iniciado el equipamiento del puerto con grúas pórtico, así como la elaboración del estudio de impacto ambiental y el expediente técnico.

Allí tenemos también un detalle de las acciones previstas en los terminales portuarios de Ilo, Iquitos, Pucallpa, embarcaderos y las operaciones en el ferry.

Sobre la siguiente diapositiva que da cuenta del terminal portuario de Chancay, resaltar que este terminal una vez que operen, va a superar en tres veces la capacidad portuaria del actual puerto del Callao.

Esta es una iniciativa privada de capitales chinos, y que tiene una virtud muy potente. **(6)**

Y me permito resaltar, de pronto, como ustedes pueden apreciar, hay un complejo de acceso que está bastante lejos de la parte del puerto, ¿cómo va a llegar ahí la carga? No lo va a ser por superficie, no lo va a hacer destrozando las calles de Chancay. Lo va a hacer a través de un metro.

Y ese es un proyecto, además de muy importante, en términos de capacidad y de constituirse en el nuevo *hub* de América Latina, es muy importante porque suele ocurrir a nivel internacional, es que la población, la ciudad contigua al puerto, normalmente no se beneficia del desarrollo de estas importantes inversiones, todo lo contrario, se genera inseguridad ciudadana, precarización del espacio urbano.

Pero eso no va a ocurrir, porque, reitero, una vez más los camiones no ingresaran por encima de la ciudad, no afectará el normal desarrollo de la ciudad.

Este trayecto que es prácticamente una realidad, se presentará a las cuatro de la tarde en Palacio de Gobierno, por el presidente Vizcarra, estamos hablando de una inversión de 1300 millones de dólares, es la confianza que tiene el capital extranjero en nuestro país.

Esa inversión de 1300 millones de dólares es la inversión inicial porque llegara a 3000 millones de dólares, en una primera etapa incluye la construcción de cuatro amarraderos en una área de zona primaria portuaria de 141 hectáreas.

Además de la construcción del túnel de ingreso que les hacía mención hace un momento, y que atravesará el pueblo de Chancay sin incomodar al pueblo de Chancay.

El puerto posibilitará el ingreso de barcos de gran tonelaje, de inmenso tonelaje, creo que es 5.5 TPM, que es una terminología que la conocen bien quienes se dedican a este tema.



Muy bien, además de esta importante noticia, comentarles que actualmente tenemos abiertas ocho ventanas para APP en Proinversión, ¿para qué? Para promover un portafolio de 8 proyectos, los cuales los podemos apreciar en la lámina.

Tres iniciativas privadas autofinanciadas, tres iniciativas privadas cofinanciadas representan un total de posibles inversiones de 8217 millones de dólares, esta cartera esta activa el día de hoy, y está siendo promocionada por el sector, por el Ministerio de Transportes, pero por sobre todo, por Proinversión.

En el caso de tren de cercanías Lima-Ica, y el tercer grupo de aeropuertos, las próximas semanas se presentaran las propuestas por parte de diversas empresas que han señalado su interés. Es decir, son proyectos atractivos, y que esperamos que en los próximos meses se vayan concretando.

Desde el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y en particular desde nuestra dirección de programas y proyectos, estamos trabajando cinco posible iniciativas privadas cofinanciadas para diversos tramos del red vial nacional, hemos identificado 4090 kilómetros que podrían representar una inversión de más de 6000 millones de dólares, esperamos que en los próximos meses se aperturen las ventanas de estas iniciativas en Proinversión.

En lo que corresponde, y no por referirme a ello, prácticamente al último, no sea importante la conectividad digital. Los servicios de telecomunicaciones de telefonía y de internet, permiten acercar a los pobladores de las zonas más alejadas de nuestra Amazonía, de nuestras áreas rurales, de costa, sierra y selva, a servicios que les permitan tener acceso a educación, a salud, a generar verdadero desarrollo para sus niños, para sus niñas y para ellos mismos.

Por ello, uno de los principales problemas abordados, es la búsqueda de optimizar y dar uso efectivo a la red dorsal nacional de fibra óptica, se ha suscrito un acuerdo con el Banco Mundial para que presente diversas alternativas que permitan entrar en una nueva etapa.

El Bando Mundial, para informales, señores congresistas, ya entregó un resumen de sus propuestas y estamos reiniciando las conversaciones con el operador para buscar una salida definitiva al problema existente.

Paralelamente estamos trabajando algunas propuestas para modificar la ley de banda ancha, ese es otro tema absolutamente importante que lo presentaremos en su momento, y que pedimos respetuosamente el acompañamiento y el apoyo de la representación nacional.

Se busca generar el marco normativo al marco legal, para la que la red dorsal nacional de fibra óptica, y los proyectos regionales contribuyan de manera efectiva a mejorar y optimizar el acceso a las comunicaciones por fibra óptica.

Este año pondremos en operación los proyectos de banda ancha en las siguientes regiones: Lambayeque, Huancavelica, Ayacucho, Apurímac y Cusco.

El año pasado logramos adjudicar los grupos tres y cuatro, debiendo iniciar la obra de ambos grupos en los próximos meses.

En cuanto a los proyectos en la selva. En las próximas semanas se tiene previsto iniciar el proceso de promoción privada de los proyectos, Putumayo y Manseriche, debiendo convocarse ambos en el presente año.

Sobre los concursos de frecuencias. Informarles que estamos culminando el reordenamiento de las bandas, este reordenamiento de bandas va a permitir hacer una mejor utilización del espectro radio eléctrico, permitir que lleguen a nuestro país tecnología, como 5G y demás fruto de este ordenamiento que es muy importante.

Además, estamos ultimando detalles con el Ministerio del Interior y también con el Ministerio de Defensa, para presentar la Central 911, una central que en su primera etapa permitirá concentrar todas las llamadas de emergencia que tenga una mujer golpeada, que tenga una persona víctima de un accidente de tránsito y en general; para que recordar una serie de números si lo podemos concentrar en una única central.



La Central 911 en el Perú repotenciada y hecha por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

En el caso de telefonía e internet. Informar a la representación nacional que se han realizado cuatro acciones centrales: el primero, el concurso público de frecuencias de las bandas 2.3 y 2.5, con el fin de mejorar su uso, permitir el acceso de todos los operadores e incluso de nuevos operadores de las grandes ligas.

Y mejorar los servicios de telecomunicaciones, mejorar el acceso y la calidad de los servicios de cada uno de ustedes en sus teléfonos, porque pueden acceder de verdad a servicios de internet de calidad. Eso por la buena gestión del sector.

Previamente a ello, informarles previamente al concurso público que se ha procedido a reordenar las frecuencias, y que en los siguientes meses deberíamos estar concluyendo este reordenamiento. Esperamos que sea en los siguientes dos meses.

Además, desde el Viceministerio de Comunicaciones se ha trabajado una propuesta para regular el arrendamiento de las frecuencias asignadas, no se trata solamente de acceder a una cantidad de frecuencias, que es un recurso natural y por tantos casos; se trata de tutelar la efectiva utilización de este recurso, quien no lo ha utilice, deberá alquilar a otro operador que pueda utilizar ese servicio, porque finalmente no se trata solamente de reglas que permitan la realización de negocios, cuanto más operadores hayan, más usuarios pueden acceder a los servicios; y ese es el norte de nuestra gestión.

Otra norma dada por el Ministerio de Transportes y comunicaciones, es el establecimiento de topes de asignación, con el fin de evitar que alguno operador pueda concentrar espectro, es decir, hacerse de espectro que no utilice, perjudicando el acceso de otros operadores.

Por último, se ha definido una nueva metodología de cálculo de uso, dado que el espectro radio eléctrico, como decía, es un recurso limitado, es un recurso natural ilimitado, y es esencial que exista un esquema de seguimiento de su uso, estableciendo una metodología en las nuevas concesiones.

Quisiera antes de finalizar, la presentación, señores congresistas, agradecerles desde ya el apoyo al trabajo que se va a realizar en adelante. Las banderas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en adelante son y las reafirmamos: rol rector para acompañar el trabajo de los gobiernos locales y regionales, infraestructura para el desarrollo, seguridad vial como eje central en la infraestructura, y en todas las políticas públicas de transporte.

Comunicaciones para acceder a servicios de calidad y al desarrollo nuevamente, no olvidar que la persona es el fin supremo del Estado, lo dice nuestra Constitución, y estamos todos unidos en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a que toda nuestra actuación se dirija a promover el respeto de la vida, de la integridad y el desarrollo de todas las personas.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, señora ministra, por su exposición.

Ahora vamos a dar el uso de la palabra, señores congresistas, que tengan alguna interrogante.

Congresista Eloy Narváez, tiene el uso de la palabra.

El señor NARVÁEZ SOTO (APP).— Muchas gracias, presidente.

Un saludo a los colegas y también darles una bienvenida a la señora ministra, y a los señores viceministros y equipo que lo acompaña a ella.

Yo quería, presidente, ministra, brevemente hacer algunos comentarios y también algunas preguntas.

De la exposición me parece muy claro, más bien la felicito, porque veo que tienen bien clara toda la estrategia de trabajo, definido bien los roles, la política del sector.

Me gustó bastante el tema de la lucha contra la corrupción, y donde manifiesta que para verificar, por ejemplo, el tema de las declaraciones juradas, van a ser uso el polígrafo; y eso creo que es un buen avance, una buena noticia y ojalá que se extienda a todo el Estado en todos los niveles.



Un tema que si me preocupa todavía y que lo vemos todavía, es el tema de los accidentes que ocurren en varias partes del país.

Yo soy de la región Ancash, en Ancash tenemos casi permanentemente accidentes, y es que está fallando también todo lo que es la supervisión, tenemos por ejemplo, información de que en los terminales terrestres salen los ómnibus con un chofer, y ese mismo llega a una ciudad si supuestamente debe ser reemplazado por otro.

Pero solamente para salir es reemplazado, y después apenas sale en la calle vuelve el mismo chofer cansado a hacer el viaje de retorno, (7) y muchas veces ahí en esas condiciones suceden los accidentes.

O sea, no se está cumpliendo bien, tengo entendido que a veces falta personal, pero creo que ese trabajo se debe fortalecer para darle mayor seguridad a los pasajeros.

En el tema del M1, le he escuchado decir a usted que no están de acuerdo ustedes con el sector permitir que salga esta ley, porque hubo una primera votación acá en el pleno del Congreso ya hace buen tiempo, creo que hace más de un año, pero ahí se ha quedado estancado, pero acá en la comisión respaldamos, y respaldamos porque veíamos que esa es una realidad que todos los días lo vemos a mucha gente dedicada a este servicio en forma ilegal.

Y siendo una realidad y que el mismo pasajero todos los días toma vehículos que tienen estas características, sin embargo me gustaría preguntarle qué hacer en todo caso, o sea, algo tenemos que hacer, porque de repente pues que se agrupen estos señores y puedan pasar a otra categoría, un M3 como lo ha planteado, pero hay que darle una solución porque existen y cuando algo existe hay que encarar el tema, y más que quitarle la oportunidad de trabajo porque esa es una fuente de trabajo para ellos y también es una necesidad del usuario, porque en vez de estar esperando el tiempo que salen las unidades de otra categoría, rápidamente alguien que está apurado toma un auto y se va de una provincia a otra provincia, y es cierto que también eso no garantiza tampoco temas de seguridad, etcétera. Pero creo que habría que plantear algo sobre el tema.

Pero en mi opinión personal, después de haberla escuchado, obviamente creo que habría que también la comisión tener en cuenta cuando venga de repente en algún momento al pleno para el debate, de que creo que hay que alinearse a lo que ha dicho la ministra, creo que es lo más conveniente, además es el sector especializado, es el que más conoce.

Estos accidentes, también en Ancash hay unos óvalos, que varias veces hemos reclamado, en la Panamericana, que es una ruta concesionada, que ya usted lo ha mencionado brevemente, pero siguen sucediendo en estos óvalos de Tortugas, en la parte del valle de Nepeña, accidentes en forma casi permanente, ha disminuido sí pero sigue habiendo accidentes.

En algún momento nos dijeron que era un tema de educación vial, seguramente es eso también, porque habrá que hacer más difusión de trabajo, en este tema de seguridad vial hay que hacer más difusión por los medios para que nuestros choferes tomen conciencia, porque mucha gente entra a gran velocidad, efectivamente, y después no ha respetado el letrero que está ahí, entonces creo que hay que hacer más trabajo en este tema de educar a nuestros conductores.

Pero ahí está, ya eso es un tema que creo que no es de carácter técnico, porque nos explicaron; sin embargo, no hay que olvidar que hemos vivido unos años de mucha corrupción y a veces las famosas adendas justamente eran para eso, ¿no?, hacían un óvalo más o menos hecho a media caña para que después digan "oye, vamos a ampliarlo este óvalo con una adenda", ahí venía la coima y toda esa cosa que ya no queremos ni hablar del tema, porque nos avergüenza todos los días.

El otro asunto, está relacionado con el tema de Ancash, ministra, muy brevemente, presidente, para poder aprovechar, porque sino en mi región me cuelgan.

La carretera Casma-Huaraz, ministra, se está trabajando, después de buen tiempo se inició los trabajos para la recuperación lo que fue dañado con El Niño del 2017, se está trabajando, pero ahí hubo una queja de los trabajadores, y en nuestra semana de representación, de que no les estaban pagando con el régimen de construcción civil.



Yo me acerqué a conversar, a dialogar con los señores de esta empresa, y también pedir la intervención del Sunafil para que verifique. Y hace poco, el viernes, la gente de Sunafil me han informado, al jefe que está en Áncash, me dice que le están multando con más de 300 000 soles a esta empresa, porque ha verificado que efectivamente lo que los trabajadores decían era cierto, que en el expediente técnico estaba contemplado un pago con todo lo que les corresponde, pero la empresa le está engañando a nuestra gente.

Y eso creo que es un tema que no debe permitir el sector, ustedes como es una obra de Proviás Nacional deben poner las cosas en su lugar, porque cuando hay una inversión del Gobierno central en nuestras regiones lo que más queremos es que la gente más humilde se pueda beneficiar de esos recursos que se invierten, ¿quiénes son los más humildes?, los trabajadores pues, queremos que se beneficien correctamente con lo que está en los expedientes, la verdad es que no podemos permitir que las empresas también se aprovechen y no cumplan con lo que está ya en el expediente estipulado.

Uno, hay muchas quejas y esto es en varias obras que se hacen, no solamente el Gobierno central sino los gobiernos regionales y locales, empresarios que tercerizan varios de los trabajos, proveedores por ejemplo de materiales, etcétera, contratan por ejemplo servicios de pensión, faltando dos, tres meses ya no le pagan, después desaparecen, y cuando buscan al que hace la obra, le dice "no, eso fue tercerizado por tal empresa", pero muchas veces están amarrados entre amigos, amistades o la misma empresa tiene una especie de sucursales para engañar a la gente.

No sé, hay que buscar mecanismos de cómo asegurarnos de que se cumpla, antes de entregar el último pago a esa empresa decirle "mire...", de repente poner en las bases, hay que pensar ustedes como sector de repente diseñan algo interesante.

Lo importante hay que asegurarnos que se beneficie eso, no es posible que gente humilde está ahí se nos acercan y dicen "congresista, ayúdeme no me pagan", de qué no te pagan, "de mi pensión". Dos meses, tres meses, los trabajadores comen ahí en la pensión, le meten el cuento de que no reciben todavía el pago y después desaparecen. Eso no creo que sea justo que se permita eso, o sea, el Estado tiene que asegurar que la gente más humilde se beneficie con los recursos del Estado.

En Sihuas, Huari, no le he escuchado mencionar, porque obviamente seguramente su discurso tiene que ser lo más resumido posible, pero ese es un tema que el mismo presidente nos ofreció, hemos hablado con todos los ministros, también le recuerdo que esa carretera es importante, esa zona ha sido bien afectada en este último fenómeno natural que hemos tenido, pero su recuperación de esa vía es muy importante, señora ministra.

La vía de evitamiento de Chimbote, que le he escuchado que lo ha mencionado, pero sobre esta vía sí ya necesitamos que empiecen ya, sé que hay bastantes avances, han estado demorando en el tema de liberar los terrenos, pero creo que hay un gran avance, ojalá que ya lo más pronto posible antes de julio se dé inicio ya a la ejecución de esta vía de evitamiento de la zona de Chimbote.

Respecto a la carretera de Pativilca a Huaraz, se está haciendo la recuperación de esta vía, pero ahí tengo una pregunta, por ejemplo ahí hay un peaje que administra el Ministerio de Transportes, no es cierto, y hay dos peajes, uno que está iniciando, ingresando a Huaraz en la parte de Paramonga y otro peaje que está por Cátaç, ahí se está cobrando 7.50, por ejemplo en el peaje que va..., todos los peajes se paga casi 16 soles, pero en ese que maneja el Ministerio de Transportes y Comunicaciones se cobra 7.50, pero esa carretera está muchas veces abandonada, en mal estado, ¿pero quién usa principalmente esa vía de Pativilca a Huaraz?, son las compañías privadas bien grandes, con carros inmensos que llevan toneladas y toneladas de carga, entonces el Estado no puede ser tan bobo de no cobrar lo que corresponde y estas empresas se benefician y bien gracias y nadie dice nada.

Entonces, yo creo que se debe analizar porqué se está cobrando solamente 7.50, o es que también de repente ha sido parte de los acuerdos de la época de la corrupción, pero habría que chequear qué es lo que ha pasado, corregir, pero se debe cobrar lo que corresponde y hacer un buen mantenimiento de esa vía, el servicio del Estado debe ser de mejor calidad incluso que el privado, porqué el privado tiene que estar por encima de lo que puede hacer el sector público, no debe ser, esas cosas tienen que cambiar



dentro de la política que le he escuchado decir que el que va a servir al Estado debe de servir así de corazón y en una forma transparente y orgulloso de ser servidor del Estado.

Ese tipo de pensamiento es el que tenemos que tener, y para que ese tipo de pensamiento se haga realidad es necesario revisar esas cosas, "oye, porque se está cobrando solamente esto".

Sinceramente la gente de Áncash tienen la impresión de que es solamente para beneficiar a estas compañías privadas, puede ser que no sea así, pero sería bueno que el Ministerio de Transportes analice ese tema.

Una buena noticia lo del puerto de Chancay, solamente para decir una de las novedades que nos ha traído, ministra, realmente la felicito a usted y a todo el equipo, porque un puerto 3 veces más grande que el Callao, la verdad es impresionante la noticia.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Narváez.

Ahora vamos a dar el uso de la palabra al congresista Edmundo del Águila.

El señor DEL ÁGUILA HERRERA (AP).— Gracias, presidente; muy buenos días a la señora María Jara; gracias por la presentación.

Pero permítame poder un poco encajar su presentación con sus antecesores, es decir, usted hoy en día no es ministra de Transportes de un Gobierno que empieza, usted es ministra de Transportes de un gobierno que ya empezó, y que han tenido ministros lógicamente que han estado antes que usted.

Y lo curioso y lo bueno que hay que poder entender es que el actual presidente de la República fue ministro de Transportes, y en este Palacio, no en esta Sala Bolognesi, pero sí en la Sala Grau, se presentó como primera acción que él tenía que ejercer como ministro.

Entre otras cosas habló, al igual que usted, de todo lo que deparaba, esperaba y pensaba trabajar por el ministerio, acá está su presentación, yo acabando mi participación le voy hacer alcanzar la participación no únicamente de él, sino de todos los ministros que han pasado por esta comisión, con el único objetivo de que usted entienda que el trabajo hay que continuarlo, porque venir acá y plantear unas metas como si la gestión empezara de cero, y se lo voy a explicar después porqué, indudablemente que genera dudas, pero permítame.

Primero vayamos de lo más reciente a lo más lejano, fíjese, Lima con una ciudad, una urbe de 10 millones de habitantes hace exactamente un mes tuvo un problema, un problema que todos lo sabemos, que básicamente está referido al tema del transporte informal y los paraderos informales.

Durante ese problema, hubieron responsabilidades compartidas, al menos en temas mediáticos, es decir, por un lado estaba la municipalidad distrital, por otro lado estaba la municipalidad provincial, y creo yo desde mi parecer el Ministerio de Transportes, que por cierto no tuvo el acercamiento a esta comisión o al menos en términos mediáticos también, no lanzó una justificación.

Lo cierto es que el ministerio se hizo ajeno y se hizo distante de este problema, es una problema que aqueja a Lima principalmente, y Dios no quiera que más adelante pueda aquejar a grandes ciudades como Trujillo o Arequipa, lo cierto es que prácticamente el 80%, perdón, de los 300 terminales que tenemos en Lima el 70% son informales, pese a que un trabajador formal produce 5 veces más que un trabajador informal, dentro del sector de transporte interprovincial.

Entonces, hay una pequeña contradicción ahí, es decir, lo que más genera son los formales, pero sin embargo le damos más cabida al tema informal.

Pero lo cierto, que creo yo desde mi perspectiva y es bueno que usted pueda tomar en cuenta, señora ministra, es que todas las autorizaciones y controles sobre terminales terrestres deberían caer en manos del Ministerio de Transportes.

No es bueno atomizar, balcanizar estas decisiones dentro de una normatividad que es sumamente delicada, es decir, hemos tenido fallecidos, que Dios quiera no vuelva a suceder eventos como estos,



pero sin embargo cuando uno trata de encontrar una responsabilidad, no con el hecho de sancionar, sino con el hecho de perfeccionar la norma, encontramos que las responsabilidades divididas nunca tiene alguien que pueda darle solución al tema.

Creo yo que el ministerio está en la posibilidad de poder asumir esa gran responsabilidad, siendo ustedes el espacio supra supremo de cualquier medio de transporte para darle solución.

Lo otro, ministra, me gustaría o me hubiera gustado, todavía me gustaría creo yo, que con la misma celeridad que tiene el Ministerio de Transportes de poder regular el uso de los scooter y otros aparatos electrónicos, en su momento hubiera regulado, creo que hasta ahora no lo regulan, el uso de los buses de dos niveles, entonces le digo ¿cuál es el objetivo o la política que tiene el ministerio, regular todo aquello que es mediático o regular todo aquello que tiene una necesidad en el tema de transportes?

Le dejo, ministra, esta inquietud para ver si después de mucho tiempo finalmente nosotros podamos tener solución a este tipo de problemas.

Otro punto, ministra, el 26 de diciembre del año 2018, el año pasado, se creó el ATU, pero sin embargo hasta ahora no hay una representante del ATU, es decir, ha pasado enero, febrero, marzo, abril, va acabar mayo y no tenemos representante, entonces mi pregunta ¿es tan difícil poder encontrar a un representante de un organismo que ha sido consensuado y buscado por todas las esferas del Estado, para que pueda asumir esta responsabilidad?

Yo no sé si de repente ya tiene los nombres en baraja, o quizás usted nos pueda decir para cuándo podremos tener a una persona que pueda asumir esta responsabilidad.

Lo otro, ministra, la semana pasada estuvo acá la señora Zambrano, que está a cargo de Ositran, sí, efectivamente, de Ositran, y el tema en cuestión fue que a raíz del fenómeno de El Niño hubieron muchas carreteras concesionadas que han sufrido daños, como es normal; entonces, lo preocupante a uno como ciudadano, usuario, es que finalmente estos daños en las carreteras eran cubiertos por el **(8)** Estado y no por las empresas que tenían la concesión.

Fíjese, y acá la Defensoría recomienda al Ministerio de Transportes renegociar los contratos de concesión de infraestructura de la red vial nacional, por una inadecuada asignación de riesgos en los contratos de concesión, debido a que el Estado en algunos contratos ha asumido la responsabilidad de rehabilitar las vías preexistentes y dadas en concesión, porque no cumplió con la puesta en punto y porque no se exige a todos los concesionarios la adquisición de seguros en operación para cubrir daños por eventos naturales como el fenómeno de El Niño.

Entonces, mi pregunta es muy puntual, señora ministra, ¿cuál será la política del Ministerio de Transportes y Comunicaciones ante las recomendaciones de la Defensoría del Pueblo?

El ministerio acá tiene dos salidas, o aceptar las recomendaciones y ponerlas en marcha o no aceptar, y que el Estado siga desembolsando estas reparaciones o refacciones de las carreteras concesionadas afectadas por el fenómeno de El Niño.

Cuando estuvo el presidente Vizcarra acá, bueno, en aquel momento era vicepresidente y ministro de Transportes, en setiembre del 2016, él habló que la meta, la red vial nacional tenía una meta al 2021, que era la pavimentación del 100%; luego vino el señor Trujillo, que fue en abril del 2019, en setiembre del 18 y en abril 19, y lo bajó a 90%, entiendo que usted hoy día ha reafirmado esa cifra que es 90%, me gustaría saber si esa reafirmación, esa cifra dada continuará hasta el 28 de julio del 2021.

Lo otro que dijo el presidente Vizcarra cuando vino en su presentación, fue la doble vía de la Panamericana, es decir, desde Tumbes a Tacna iba a tener doble vía tanto de ida como de vuelta.

Luego vino el señor Edmer Trujillo, y únicamente dijo que la doble calzada era de Ica a Sullana, ¿quisiera saber cuáles son los objetivos el día de hoy de la gestión que usted tiene?

Luego usted habló de la red vial departamental, una red vial que es muy importante, y cuando estuvo el señor Vizcarra acá, yo me acuerdo clarito, él dijo que el departamento que tenía mayor falencia de conectividad al interior era el departamento de Huánuco, y que el objetivo era recuperar departamentos como el departamento de Huánuco. Entiendo que hoy en día está al 13% el mejoramiento de la red vial



departamental y el gran objetivo que tiene es al 70%, está tal cual cuando vino el señor Vizcarra, el señor Vizcarra cuando vino efectivamente también estaba al 13%, quiere decir que desde setiembre del 2016 hasta la fecha no ha avanzado nada, entonces mi pregunta es, ¿quedando dos años y medio de gobierno se alcanzará llegar al objetivo que es del 70%?, me gustaría que usted pueda al igual que las cifras anteriores poder reafirmarlas.

Y por último, señora ministra, me parece muy bien que nos haya hecho un esquema y un desarrollo del trabajo que usted va a cumplir dentro de su gestión, que espero sea duradera y pueda acabar al 28 de julio, pero lo que yo no he visto son obras nuevas, es decir, habla de pavimentación en cuanto a infraestructura terrestre, habla de pavimentación, habla de mejoramiento de las redes al interior de los departamentos, pero no veo un proyecto grande que pueda cambiarle la vida a una zona del país.

Y permítame ante eso poder dejarle una inquietud, usted ya habrá escuchado hablar de la carretera marginal o carretera Fernando Belaunde, que es una carretera que nace en el norte del país, cuyo objetivo era llegar al sur del país, ¿cuál es el gran objetivo que tiene esta carretera marginal?, que va en paralelo a la Panamericana Norte, y en distintas zonas del país va generando anillos, anillos que se convierten en anillos y polos de desarrollo, así tenemos que en el norte gracias a la carretera marginal el departamento de San Martín se convirtió en un gran productor de arroz, hoy curiosamente el paro agrario se debe a eso, al subsidio que recibe el arroz que entra al país y dejando a productores de esa zona como Chiclayo y San Martín, indudablemente en una competencia desfavorable ante los productos extranjeros.

Pero le cuento algo, la carretera marginal únicamente llegó hasta Puerto Copa, en el departamento de Junín, los estudios ya están hechos para que continúe a San Francisco, en el departamento de Ayacucho, no únicamente esto permitiría acabar con la carretera marginal, sino sobre todo alimentar de comunicación, cosa que es muy importante, a una zona tan sensible como el Vraem. Y si usted quiere ir un poquito más allá, podría hacer los estudios para en un posterior gobierno o si se puede en este, desde San Francisco hasta la Interoceánica. ¿Y eso qué permitiría?, generar y desarrollar todo el anillo sur que lamentablemente está inconcluso.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, señor congresista Edmundo del Águila.

Vamos a dar el uso de la palabra al congresista César Segura, y luego congresista Wilmer Aguilar.

El señor SEGURA IZQUIERDO (FP).— Gracias, presidente; muy buenos días a todos los colegas congresistas, saludar cordialmente a la ministra María Jara, a los viceministros y a todo el equipo que los acompaña.

Presidente, a través suyo, se ha hablado del problema que tenemos en la Panamericana, en todo el país, respecto al transporte interprovincial, y usted con la experiencia que tiene, ya lo dijo, ya lo sabemos también, conocemos, hoy tiene una Superintendente que viene del sector propio del Ministerio de Transportes con una muy buena experiencia y sobre todo con un buen carácter para estas cosas, pero no solamente le falta o necesita esto la Superintendente, necesita el apoyo policial, que lo venimos reiterando desde el año 2016, le falta el presupuesto que el año pasado, si mal no me equivoco, ha retrocedido en un porcentaje muy alto, y como lo dijo en su momento el vicepresidente de la comisión, existe una burla por parte de los transportistas formales y hasta a veces informales también la mayoría, en donde salen de los terminales y en las carreteras cambian de choferes, y es justamente algo que venimos diciéndole a la Sutran, señores, los controles no deben, si bien es cierto se lo permite, los controles no pueden ser en los terminales, los controles tienen que ser en las carreteras, ¿por qué?, porque la informalidad ha crecido, ya llegó 80%, la informalidad no paga impuestos, la informalidad es el principal socio de la trata de personas, es como se trasladan a estas niñas, adolescentes, mujeres, desde Tumbes hasta Puno, justamente por estos medios porque no hay ningún control, todo el control lo tiene el formal.

Hablamos del usuario en su diapositiva, en el Plan estratégico nacional de seguridad vial, y ayer hemos visto un reportaje donde en su mayoría responsabilizamos al usuario. El usuario tiene toda o piensa



tener toda la garantía que el Estado está controlando las vías que ha concesionado, y que para eso está fiscalizando y están siendo las unidades que transitan autorizadas, volvemos al tema de Sutran.

Dijo también con respecto a los vehículos, hemos tenido ejemplos muchos y con lamentables consecuencias, la Sunarp, ¿dónde está la Sunarp?, ¿dónde están Registros Públicos?, Registros Públicos autoriza a esas unidades que hace poco mataron a turistas, bajando del Cerro San Cristóbal y que hoy por hoy, ministra, a través suyo, presidente, los vemos transitando aquí al frente nuestro en la Plaza de Armas, vamos a la cartilla de Sunarp y vemos que es un vehículo que tiene otras características, y la Sunarp en muchas de ellas le autoriza, pero ni siquiera supervisando si esas características están de acuerdo a la estructura de la unidad. Así que, ahí tenemos otro punto que tratar, o sea, no puede ser una isla el Ministerio de Transportes o no puede asumir toda la responsabilidad.

También se habló del Ministerio de la Producción, qué bueno, ¿y dónde está Inacal?, el Instituto Nacional de la Calidad de sus 84..., solamente son vinculantes 4, y estoy siendo bastante generoso porque creo que 3 nomás. 80, si quiere el empresario la asume, ¿para qué está Inacal, tenemos otro puesto para generar sueldos nada más?

Se habló del fenómeno de El Niño Costero hace un momento, se habla de carreteras, ¿y los puentes? Tenemos a una institución extraordinaria en el país, el SIMA, el SIMA ha construido 270 puentes en todo el país y ninguno se movió por el fenómeno de El Niño Costero, los demás puentes se cayeron, ¿dónde está el SIMA?, obviamente hay problemas que tenemos que solucionar.

El SIMA es la unidad constructora de la Marina de Guerra, no estoy haciéndole lobby a una empresa privada, estoy hablando del propio Estado y tenemos ahí a gente que innova tecnología sin muchos recursos. Y es más, está haciendo puentes, tuberías, embarcaciones para el extranjero, para Panamá, Chile, Colombia, debería llenarnos de orgullo, debería ser un socio estratégico del Ministerio de Transportes, pero hay un problema con el OSCE, también hay que decir las cosas como son. Entonces, hay que corregir esos puntos.

Se habló de la política nacional de transporte urbano, y sigo insistiendo en esto, ministra, a través suyo, presidente, ¿dónde están las municipalidades en todo el país, sobre todo la Municipalidad de Lima?, donde se ve que transitan vehículos destartalados, que tienen millones, miles de multas, y la Municipalidad Metropolitana de Lima a raíz del accidente que hemos tenido, donde han fallecido compatriotas, se ha dedicado a cerrar todos los terminales, sin ni siquiera hacer la mínima..., como ha cerrado acá Mesa Redonda, la mejor solución cerrar todo, esa no es la solución, como bien lo dijo el congresista Del Águila, la formalidad pues da trabajo formal y obviamente con todos los beneficios que genera un porcentaje de ingresos para estas familias. ¿Dónde está el SAT?

El caso del accidente del bus que se quemó, era un terminal que estaba cerrado, la municipalidad había tomado acciones y era un terminal que requería de una supervisión municipal, ministra, no del ministerio, ¿por qué?, porque la municipalidad es la que fiscaliza obviamente todos los temas de seguridad, extintores, qué tipo de extintores, si tiene su plan de seguridad al día, si están capacitados. Ese no es un tema del Ministerio de Transportes, eso es un tema de la municipalidad, no tenemos porqué el Ministerio de transportes asumir esa responsabilidad.

Entonces, yo reitero, ministra, que hay temas que sí, no debemos actuar como islas y asumir toda la responsabilidad, ahí deben estar actuando los entes respectivos.

Hemos dicho, entonces, municipalidad, Policía Nacional, Instituto Nacional de la Calidad, todos los que le he mencionado, ministra, para poder hacer realmente el trabajo que requieren los ciudadanos para tener un servicio de primera línea y seguro.

¿Dónde está Relaciones Exteriores? respecto a la vergüenza que somos frente a Bolivia, frente a Ecuador, frente a Colombia con el tema de la trata de personas, no estamos cumpliendo, no controlamos. Bien ha dicho Bolivia, no controlamos nuestros aires, nuestro mar, mucho menos nuestras carreteras.



En el tema de la comunicación digital. Yo quería preguntarle también ¿cuál es la situación actual del Refarming, propuesto por el Ministerio de Transportes para todas las bandas del servicio público, en qué estado se encuentra?, si bien es cierto hay un gang, ¿cuáles son los avances?

También, ¿cuál es la situación actual de la red dorsal, de la fibra óptica a nivel nacional? Muchas municipalidades a nivel nacional, y le digo con la experiencia, usted conoce que he trabajado, la invité en su oportunidad a la Cámara de Comercio de Ica y usted muy gentil asistió para ver el tema de la informalidad en esta región, y hemos contribuido como Cámara de Comercio y también como congresista, en articular los esfuerzos para que a través de Obras por Impuestos la seguridad de las municipalidades como Chincha y Parcona en mi región, tengan la fibra óptica.

Entonces, vuelvo a reiterar, no solamente tenemos que asumir ese plan con los presupuestos escasos, con todo lo que tiene que atender el Ministerio de Transportes, sino también articular justamente todos estos temas que van amarrados con la seguridad ciudadana con los gobiernos locales y los gobiernos regionales, cómo están utilizando sus recursos, como el que le menciono, que es Obras por Impuesto para poder avanzar en un punto tan importante que es la fibra óptica dorsal, que también ayuda a la seguridad ciudadana.

Usted ha hablado en otras palabras del C4, hay el C5, hay la posibilidad yo estoy tratando, lo hicimos con el ministro Villanueva, él gentilmente envió a una delegación del (9) Ministerio de Energía y Minas para un tema en China, están muy interesados en contribuir, hablo del Estado, no de empresas chinas, no, el Estado propiamente dicho de poder financiar y hay convenios con este tema para justamente ayudar en la seguridad ciudadana del país.

Y otros temas más, como por ejemplo el tema de radares, que es un tema que contribuye a la inseguridad ciudadana, porque no controlamos nuestros aires, vuelvo a reiterar, y eso es un problema que tiene latente la Policía Nacional en el Vraem, no pueden controlar cuando un avión o una avioneta aterriza y vuelve a tomar vuelo y carga esto de droga.

Entonces, agradezco su presencia, su informe, ministra, usted conoce la problemática en este sector, más aún en el transporte interprovincial, yo le solicito encarecidamente que por favor apoye, primero, con el tema del presupuesto, creo que esa es una pregunta que le he hecho, ¿cómo va ese tema de presupuesto, hay personal, cómo van a articular, se hacen grupos de trabajo, grupos de unidades de la policía, por qué el transporte público en las ciudades como interprovincial no tiene una policía asignada?

Hemos visto, casi han matado a los inspectores en la misma, no en la Panamericana, sino en las mismas ciudades, ¿y qué ha pasado con eso, cómo va ese tema?

Usted hoy tiene un buen equipo legal en el Ministerio de Transportes liderada por el doctor Ortiz, así que usted tiene todas las herramientas como para ver que esa gente quiso matar a estos inspectores, pues sean sancionados como deben ser.

Muchísimas gracias, presidente; muchísimas gracias, ministra.

El señor PRESIDENTE.— Muchísimas gracias, congresista Segura.

Apelamos a su capacidad de síntesis, colegas parlamentarios, ya que el tiempo es importante y hay que practicar la hermenéutica parlamentaria.

Congresista Aramayo.

La señora ARAMAYO GAONA (FP).— Gracias, presidente.

Sí pues, todos tenemos que apelar a nuestra capacidad de síntesis, pero el problema de transporte es un problema que genera interés de los miembros de esta comisión, y quiero saludar a la señora ministra, a los señores viceministros, a los funcionarios que la acompañan, es un ministerio grande y que esté liderado por una mujer a mí me resulta bastante alentador, bastante interesante, le deseo y le auguro mucho éxito, señora ministra, a través del presidente.

Me preocupa que haya sido gerente de transporte urbano de la Municipalidad Metropolitana de Lima del período 2011 a diciembre del 2014, honestamente, pero algo bueno me imagino se ha hecho en ese



período, porque no podemos permitir que iniciativas buenas se contaminen, y seguramente usted tendrá que informar a la población qué se hizo en ese período, porque revisando su currículum pues usted es una persona que está en el sector Transportes muchísimo tiempo.

Y saludo también que se haya designado a sus viceministerios, porque hemos estado sin ministro 10 días y no pasaba nada, entonces la pregunta era qué hacía el ministro si todo sigue igual, si 10 días sin ministro no pasaba nada.

Nunca vino después del incendio en el bus, a través del presidente, el ministro a explicar, porque devino en una crisis y este renunció o le pidieron la renuncia.

Pero por eso creo que es importante las preguntas que hoy le ha planteado el congresista Segura y que tienen que ver con un eje de transporte, porque ha hecho usted una presentación con varios ejes, y yo quiero referirme al rol rector del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

El tema de transportes es un tema que está descentralizado y hay competencias regionales y hay competencias locales, ¿cómo se da apoyo desde el Ministerio de Transportes a estas nuevas autoridades subnacionales al momento de ejercer autoridad?

En el caso de Arequipa nosotros tenemos una banda criminal, se llaman "Los correccaminos del sur", y está vinculada nada más y nada menos que a la exgobernadora de Arequipa, de la quien nadie dice nada, yo no sé porqué.

Pero el gerente regional de transportes de la actual gestión me ha dicho necesito una cita con el ministro de Transportes, porque esta es una de las gerencias que de manera atípica genera licencias de conducción, y donde hay licencias de conducción hay corrupción.

Entonces, se necesita transparentar los procesos, se necesita dar apoyo a esas gerencias regionales a nivel del país, que no sé a través del señor presidente, cuántas gerencias en el Perú dan licencias de conducir, a esas hay que darles apoyo de manera preferente, de manera prioritaria, de manera regular, señora ministra. Entonces, el ente rector del ministerio es fundamental en esta materia.

En el tema de seguridad vial, yo tengo algunas preguntas, ¿qué medidas viene adoptando el MTC para emitir los certificados de habilitación técnica en los terminales terrestres?, que fue una gran duda que se hizo, si se daban mal, se simplificó demasiado al momento de ya no exigir, porque estas ventanillas únicas tienen una función, destrabar; pero cuando este destrabe ya pone en riesgo la integridad de las personas y los peatones, ya hay que tomar un punto medio.

Entonces, ¿cuántas se están evaluando?, porque una de las respuestas que dio, sino me equivoco el viceministro Estremadoyro, es que se iban a evaluar las certificaciones, ¿cómo va el proceso de evaluación, cuándo se nos dice de estas fueron mal entregadas tanto por ciento, y se ha resuelto?, porque creo que la solución, señor presidente, no es clausurar los terminales, porque la gente va ir a tomar el bus a la calle y no queremos que eso ocurra, queremos que lo tomen en un terminal seguro y que el ente rector cumpla en proponer una iniciativa legislativa, porque ministra a través del presidente, el Ejecutivo tiene iniciativa legislativa, digan ustedes cuál es la norma a través de la cual la certificaciones van a ser las que corresponda.

¿Hay inspecciones técnicas vehiculares, reúnen realmente el objeto para el que fue dado, no cree usted que tiene que entrar en evaluación los certificadores de los inspectores técnicos?, porque ahí también hay un nichito enorme de corrupción.

¿Tiene alguna coordinación con el Instituto Nacional de Calidad, Inacal, para adoptar acciones de esta naturaleza?, la jefa de Sutran a quien saludo estuvo aquí en la comisión, manifestó en la comisión que uno de los principales problemas que tiene Sutran es que no cuenta con inspectores suficientes a nivel nacional, lo que dificulta la intervención oportuna de operativos.

Señora ministra, a través del presidente, nosotros sabemos que hay una cantidad importante, relevante de consultorías, ¿las que están orientadas al sector del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en qué materias son, los inspectores qué régimen laboral tienen, hay la necesidad, ha cumplido la jefa de Sutran que hoy nos acompaña en decir tengo insuficientes inspectores en tal número, en tal lugar, cómo



se va satisfacer esa demanda?, porque hay que pensar que la Sutran para algunos debe estar en el terminal, para otros debe estar en la carretera, ¿hay un estudio de evaluación del rol del inspector de Sutran para reducir la siniestralidad y la informalidad?, porque yo creo que eso amerita un estudio.

Respecto a la congestión vehicular. El tema de la reconstrucción de vías dañadas por el fenómeno de el Niño, es un tema que debería merecer además, señor presidente, una exposición aparte, ¿cuánto se ha avanzado en esta materia?

Se dice en el año 2018 iban a ejecutar 119.5 kilómetros de vías nacionales, el 2019 tenían que ejecutar 1270 kilómetros por carreteras nacionales y subnacionales, que eran 2429, en el 2020 tienen una frontera de 819 kilómetros, usted en su exposición ha dicho vamos hacer esto, vamos hacer aquello, pero no tenemos un cronograma con fechas tope, y muy recurrente su exposición hasta donde tuve que estar y me disculpo, no es una falta de cortesía, soy miembro de la Comisión de Defensa del Consumidor y sino estamos nos sacan informe, así que tenemos que tener el don de la ubicuidad, vamos y venimos.

Entonces, ahí es importante tener fechas tope para tener por lo pronto diagnósticos, metas con autoridades regionales y no, ¿cuántas obras se empiezan sin tener saneados los terrenos, ministra?, ese es un grave problema, porque afecta cronogramas, genera adendas, usted que ha hablado tanto de generar normas, ¿no se puede generar una norma a las adicionales que existen, que diga además que es imposible mover un ladrillo, una roca, una maquinaria si el tema no está saneado?

Me pide una interrupción el colega Castro, si usted lo permite, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Primero, dar la bienvenida al congresista Rogelio Tucto, Carlos Domínguez, Roy Ventura y Armando Villanueva.

Tiene uso de la palabra, congresista Jorge Castro.

El señor CASTRO BRAVO (CP).— Buenos días, señor presidente, señora ministra, colegas congresistas.

Creo que el punto de fondo aquí está dando la congresista Aramayo, las adendas. El problema se dan adendas y ese es uno de los problemas, yo no sé cómo va a combatir la corrupción, la señora ministra, dice que va a combatir la corrupción, hay una lucha, yo categóricamente le digo que eso es materialmente así en la forma que lo ha planteado es materialmente imposible.

Primero, porque ellos no hacen los estudios, están dando al sector privado, hacen los estudios, hacen un puente, una carretera, y ahí está el gran contrabando y es lo que ha pasado con la Interoceánica sur, ha pasado con las irrigaciones, etcétera, etcétera.

En la Interoceánica de igual forma, como hay un sector que hace como no tenemos nosotros, el Estado tiene que hacer los estudios, porque si le estás entregando al sector privado que haga los estudios y hay un contubernio con la otra parte, de ahí vienen una serie de falencias que permite las adendas, adenda 1, adenda 50, al final de cuentas ahí se va la plata.

Y la experiencia que hemos tenido, que queda claro en la Comisión Lava Jato, que se quiere negar aquí, porque hoy lo que están descubriendo eso nosotros lo hemos dicho hace dos años, categóricamente, el caso de la Línea Amarilla por ejemplo, también, por eso los peajes, y entonces a qué llega cuando hay un contubernio entre los dos privados, porque no tenemos los estudios, al no hacer, no hemos formulado, entonces yo no encuentro que en el Ministerio de Transportes no haya formuladora o de repente existe pero solamente en teoría, pero no hace ningún trabajo técnico, ese es el tema de fondo.

Los estudios tiene que hacerlo el Estado, señores, porque esa es la parte y después yo te entrego a ti, "oye, ríndeme, yo quiero que...", es como que usted se va hacer una casa, para hacerle en coquito le voy a explicar así, porque veo que no tienen algunas personas aquí que llegan a los ministerios no tienen la preparación suficiente.

La cuestión es clara, una cosa es gerencia pública, pero nunca va a suplir el trabajo de la ingeniería ni menos de la economía tampoco, y en la formulación está el drama de los estudios. En coquito vamos a decirle, señor, si usted me dice a mí que le construya una casa, y me dice constrúyame como tú quieras



y me da en concesión o en convenio o lo que fuere, me hace lo que quiere pues el señor y me saca el dinero que quiere, ese es el drama que está pasando y va volver a pasar aquí en este caso, y va a continuar, porque esta es la monedita de oro, transportes es donde se mueve la gran cantidad de billete del país.

Vayamos a coquito, me construyes una casa, yo te doy, tengo mucha plata y tú me haces el plano, tú me haces todo. No, yo consigo uno que me haga el plano, de confianza, y lógicamente y esa es la confianza que tiene que tener el Estado como ente, que tiene que formular los proyectos, no podemos abandonarnos sobre ese tema. Y la segunda parte le entrego a otro, pero si todo me trabaja el sector privado, quién hace la parte que nos corresponde a nosotros.

Muchas gracias, congresista Aramayo.

El señor PRESIDENTE.— Continúe, congresista Aramayo.

La señora ARAMAYO GAONA (FP).— Para terminar, presidente.

Entonces, creo que en el tema vial, para articular la intervención del congresista Castro, tan importante es quien ejecuta respecto a quien supervisa, la supervisión resulta siendo fundamental.

Y creo que debería haber a estas alturas y de cara al proceso de reconstrucción, de cara al proceso Lava Jato, un ranking de las supervisoras que eludieron cumplir su función, señora ministra, o no los vamos a conocer, porque la supervisión tenía que informarle al Estado y decir este está ejecutando fuera de plazos, no reúne los requisitos técnicos, etcétera, etcétera, y hasta hoy no tenemos un consolidado y eso tiene que provenir necesariamente de su sector.

Fíjese, en total teníamos en materia de reconstrucción, en materia vial tenía que invertirse 1686 millones, no puede ser que Reconstrucción trabaje por acá y el MTC por acá, no somos un archipiélago, el Estado tiene que conversar con el Estado, hay muchas obras que han sido entregadas a gobiernos regionales y gobiernos locales que tienen nivel de ejecución 30%, ministra, eso tiene que ser ejecutado por el Ministerio, porque al ciudadano no le interesa quien lo haga, le interesa que se haga.

Entonces, creo que tiene que haber una evaluación con Reconstrucción, qué obras trascendentales tienen que volver como ente ejecutor al MTC.

Y para hablar de presupuesto, que era algo que había aludido el congresista Castro, la ejecución del MTC me preocupa, **(10)** ustedes tienen casi 20 veces más de presupuesto que el Ministerio de la Mujer, y hay una ejecución de 20.3%, creo señora ministra, de que hace falta ver qué problemas administrativos, logísticos, humano u operativo existe en el ministerio.

Nosotros hace poco tuvimos la oportunidad de trabajar con el viceministro Carlos Estremadoyro en una huelga que comprometía a los transportistas de carga pesada, ellos reclamaban un porcentaje de devolución del impuesto selectivo al consumo, un tema que todavía está en materia pendiente, y se suspendió la implementación de algunos peajes en Arequipa, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de Provías Nacional, iniciaría trabajos de implementación en una unidad de peaje a la altura del kilómetro 35 del distrito de Quilca, carretera Quilca la clave el código es PE-1S, que es una división de Quilca e Islay.

La pregunta es, ¿cuánto se avanzó? ¿Cómo fue el proceso de calificación? Se tenía que garantizar una transitabilidad al 70%, señor viceministro 70% si mal no me equivoco. Estamos esperando el informe hasta el día de hoy, no es posible que se espere tanto.

El Ministerio a una consulta que emite el Congreso, demora dos meses, ministra, en contestarnos, ¿y sabe qué nos contesta? Nada, se ha tomado conocimiento, porque el informe es inocuo ministra, y nosotros lo que queremos es colaborar.

Usted habló al final de la ATU, y a ha dicho que no tengamos muchas expectativas en la ATU, porque no va resolver todo lo que creemos, y hay que mirar entonces, otros mecanismos para resolver este problema, ¿pero cuándo van a designar al presidente de la ATU? O sea, nosotros necesitamos alguien que si no va resolver todo, por lo pronto resuelva algunos temas.



Yo, tengo pendiente un tema en el viceministerio de Comunicaciones que tiene que ver con aeronáutica civil que es el tema del aeropuerto de Arequipa, es un aeropuerto ilegal, no tiene certificaciones ministra, cuando haya un accidente, que espero que no haya, no va poder cobrarse ningún seguro ni ninguna póliza, porque sencillamente no tiene certificaciones, están utilizando la infraestructura del ala aérea n° 3.

Hay una plan de inversiones que tenía que presentar el concesionario, señora ministra, a través del presidente, que no han presentado, entonces, ¿qué le interesa al concesionario? Seguir lucrando y no invertir, y a eso los funcionarios del ministerio, algunos funcionarios, se han hecho de la vista gorda, y de ese no ver se deben de estar beneficiando, ministra, no tengo la menor idea quiénes sean, pero yo le pido por favor, que mire los aeropuerto del país, cuando el transporte aéreo es una necesidad.

El tema de Provías Descentralizado, porque tenemos un Provías Nacional y un Provías Descentralizado, ya se había conversado con otros ministros y decía que no había la necesidad de tener dos Provías, que se duplicaba esfuerzos, y que en realidad las funciones eran análogas.

Si usted a través del presidente, ya tiene un ministerio tan grande no cree que le corresponde evaluar para mayor efectividad qué áreas articula, qué áreas potencia como el tema de Sutran, yo creo que para ser eficientes, primero hay que desarrollar con autonomía nuestras competencias de reorganización de reestructuración, eso necesita el sector de transporte, no va haber nada de resultados fuera, si internamente no hay cambios señora ministra.

Yo sí le voy a agradecer que lo que corresponda, me pueda responder por escrito, porque soy miembro titular de la Comisión de Relaciones Exteriores y sí, me gustaría poder conocer lo que se ha avanzado en el sector.

Muchas gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias congresista Aramayo.

Congresista Aguilar, tiene el uso de la palabra.

El señor AGUILAR MONTENEGRO (FP).— Presidente, saludar a usted y también a los colegas congresistas, pero también la presencia de la ministra de Transportes y Comunicaciones, del viceministro y también los directores tanto de Provías Nacional y Provías Descentralizado.

Es importante la explicación que nos ha podido hacer en el tema del plan de trabajo que establece en el Ministerio de Transportes, coincidimos con muchos colegas de que ya es momento que el Ministerio de Transportes y comunicaciones asuma el ente rector que debe tener para poder consolidar los trabajos que aún tienen pendientes en diferentes regiones del país.

Pero yo quiero referirme ministra, específicamente a mi región Cajamarca.

La región Cajamarca, en el año 2014 inicia los trabajos de la longitudinal de la sierra, que comprende específicamente Cochabamba, Cutervo, Chiple, de ahí se han hecho dos ampliaciones en el tema contractual, habiendo concluido el 10, ya de octubre del 2018.

Luego surge una tercera ampliación a favor de la concesionaria que establece el 8 de junio del 2019, en otras palabra esta importante obra, para estos pueblos olvidados del país, ya tenía que ser entregado, pero aún tenemos todavía mucho que avanzar y trabajar y a esto las autoridades y la población civil específicamente las organizaciones sociales, se han tenido reuniones importantes en el mes de abril, y finalmente hemos sido recibidos también en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, juntamente con el viceministro y en la cual ya se ha establecido un cronograma para que en este mes de mayo al 24 de mayo, al menos tengamos que avanzar en lo que comprende obras de arte y tener expedito toda vez que ya se cuenta con 13.5 kilómetros de áreas liberadas para poder avanzar y trabajar fuertemente en este tema.

Y para eso, ministra, yo pido para que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su calidad de ente rector, tenga que hacer cumplir a estas empresas, ¿por qué lo digo? Porque estos días de lluvia específicamente que hemos tenido en los meses de enero hasta este mes de mayo, en el tema, por ejemplo, de derrumbes, deslizamientos de tierras y otros, no ha cumplido con el trabajo que le corresponde, sacrificando a los pobres alcaldes distritales en este caso de Callayuc y de Santo Domingo



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

WULIAN MONTEROLA ABREGU
PRESIDENTE

de la Capilla, donde tenemos bolsones importantes de poblaciones con pobreza y pobreza extrema, sacrificando los pocos recursos que tienen para dotar de maquinaria, limpiar esos tramos críticos y dar transitabilidad de la vía.

Eso es injusto, y acá esperamos que también ustedes establezcan coordinaciones urgentes con Ositran, porque es labor de Ositran fiscalizar y supervisar este tipo de trabajo.

Por otro lado ministra, es importante que también usted comprenda de que acá ya hemos tenido pérdida de vidas humanas en sus momento y coincido con usted, de que el fin supremo es la persona, pero también la vida no tiene precio, y no podemos esperar que hayan accidentes, pérdida de vidas humanas y ahora peor de repente cuando no tenemos un pase fluido el alza de costo en el tema de los alimentos.

Usted habló de algo importante que es el turismo, el día viernes yo he estado en la provincia de Jaén, y hemos visto una delegación importante de turistas, pero nos comentaban cómo vamos a Cutervo a Chota si no tenemos una vía en buen estado, imagínese, es un impedimento.

Entonces, hay que trabajar fuertemente en este tema para que de una vez por todas se concluya, y tengamos las condiciones necesarias para poder dotar de las herramientas básicas y podamos potenciar el tema del turismo.

Pero tenemos ministra, otro corredor, y a eso también quisiera que acá el viceministro, él conoce a fondo esta zona, porque con él hemos visitado juntamente con el presidente de la Comisión de Transportes en su momento, y ahí se avanzó 10 kilómetros de vía y hay que reconocer, pero ahora tenemos que avanzar a esos 13.5 kilómetros y los kilómetros que nos puedan quedar, anticiparse no esperar que la población, las autoridades vengán a Lima o hagan reuniones, ¿por qué? Porque cuando vamos a la semana de representación, la gran pregunta es, qué hacen nuestras autoridades para que de una vez por todas se concluyan estas obras que hace años que han empezado.

A eso, ministra, tenemos el otro corredor, que comprende Cutervo, Socota, San Andrés de Cutervo, Santo Tomás, Pinpingos, Puerto Cuica; esto corresponde a Provías Nacional, ya casi ministra, usted tome la iniciativa de una vez por todas, pero está haciendo mucho daño que las empresa que en su momento asumieron contratos con el MTC para ejecutar estas obras, ahora están haciendo subcontratas con otras empresas irresponsables y son esas las que están haciendo quedar mal también.

En este tramo ministra, le hablo específicamente deben de alimentación, deben de materiales, deben de jornales a la población más humilde de estas zonas, y ni siquiera coordinan con autoridades de esa zona, por qué, porque les ayudaría enormemente en el tema de tener los mejores materiales y trabajar pensando que es una concesión para varios años y tienen que llevar concordancia y entendimiento con la población.

Entonces, yo pido también que este tramo de una vez por todas se tome con la seriedad que corresponde y se retome los trabajos hasta concluirlos.

El tercer corredor vial, ministra, y acá están las personas técnicas que conocen es a través del programa del PAP, y acá está el ingeniero que también él conoce ya nos hemos reunido en su momento con los alcaldes, pero acá yo quiero pedir algo, este tramo comprende el distrito de Socota, San Luis de Lucma, La Ramada, ahí ingeniero, tenemos que poner todo el esfuerzo para que de una vez por todas se haga la buena pro y se dé ya a la empresa para generar los expediente definitivos, por qué, porque los alcaldes y nuestros dirigentes de ronda, tienen Actas ya, de los pases saneados, no tenemos problemas.

Y después ministra, asumir ese gran compromiso usted dijo, hay que unir los pueblos y es cierto, este corredor une con la región Amazonas, la región San Martín, la región Cajamarca, y a eso tenemos que darle continuidad no quedar en la Ramada, sino proyectar a San Juan de Cutervo, en su momento ahí Cujillo, Choro, Chamaya III, porque nos articula ya con esa gran vía que nos conduce a la selva, en este caso región Amazonas, la región San Martín.

Y finalmente, ministra, el otro corredor que también ya tiene presupuesto, pero se ha presentado dificultades y acá los técnicos nos tienen que ayudar es lo siguiente, es el puente Techín, que ahí están con un avance si no me equivoco del 50%, esto hay que dotarle de los fondos necesario para que se



concluyan, caso contrario lo que se ha avanzado se estaría perdiendo por situaciones del tiempo o de las lluvias.

De ahí de Puerto Techín hasta Chirimoyo ministra, ya tenemos presupuesto que ya vienen trabajando ahí a través del gobierno regional, hasta el sector de Chirimoyo, pero ahí con este tema de atención a las vías que ustedes han dicho también de impacto y sobre todo donde están las poblaciones que más necesitan, pedimos que usted tenga a bien considerar a futuro el tema del centro poblado de Sinchimache, Mamabamba, Naranjito de Camse, la provincia de Cutervo al centro poblado de Sumidero y nos articula a la provincia de Chota, Tacabamba.

Esos serían los 4 corredores importantes que tiene la región Cajamarca, que une no solo con las provincias de Jaén, San Ignacio, que son provincias ya de frontera, sino que tenemos un potencial muy grande en el café, en el cacao, en el turismo.

Entonces, en la producción del arroz, es una situación que fluye, pero integra y hermana pueblos, a eso presidente, también en su momento queremos que nos visite allá para que realmente en su calidad usted de ministra de Transportes y Comunicaciones, juntamente con el equipo técnico pueda evaluar in situ el avance y las dificultades que se están presentando en estos trabajos.

Tenemos el tema de puentes, que bien que aquí esté el ingeniero, porque él conoce, ingeniero no se olvide siempre el puente del río Silaco, el padre Paulino siempre está pendiente de ese trabajo, y es una población que realmente se haría historia, 40 años que estaban pidiendo ese puente, ahí todavía ministra hay poblaciones que tienen que pasar ese río en canoas en tiempos de emergencia, imagínese en lluvias.

Entonces, tenemos que atender rápido con eso. También tenemos a futuro y el día de hoy quiero hacerle llegar un documento, este año con el apoyo de Congreso de la República una ley que trabajó mi despacho, hemos pedido se declare de interés nacional la construcción de un puente sobre la quebrada Juana Ríos, que une también a 4 regiones, está ubicado en el distrito de Chongoyape, provincia de Chiclayo, región Lambayeque.

Acá, ministra cuando empieza las lluvias de enero hasta marzo, abril, tenemos que pasar la población en cucharones de tractores, a veces sacrificando la vida, ha habido accidentes, pérdida de vidas humanas, ha sido testigo la vicepresidenta, **(11)** la colega congresista Mercedes Aráoz en su momento visitó, y ahora esta ley ya tenemos firmada por nuestro presidente de la República, el señor Martín Vizcarra, donde ya declara de interés nacional construir este puente.

Yo pido acá al equipo técnico para que usted ministra evalúe, y podamos visitar el lugar y dar inicio al menos a los estudios y que a futuro haya el compromiso también del gobierno y también del Congreso de la República de que esto se atiende toda vez que la población lo pide.

Yo ministra, hago llegar a usted el número de la ley, para que se tenga en cuenta y podamos generar de inmediato una reunión y una mesa de trabajo.

Y finalmente presidente, no podemos ser ajenos, quien les habla también es miembro titular de la Comisión Agraria, yo he estado en mi región el día viernes en Jaén, y hay un reclamo general de los hermanos que producen el arroz, que producen el café, el cacao, la papa, la leche, y es momento que establezcan una mesa de diálogo a través de la ministra de agricultura y puedan dar atención y solución a estos problemas que por años han sido olvidados, no solamente de esta gestión, sino de gestiones anteriores.

Y que ya es momento que podamos atender, dar atención y solución, por qué, porque es el 80% de agricultura familiar, de los que llevan los alimentos a los mercados y aseguran que realmente esos mercados estén abastecidos. Y es por eso que teniendo más de dos millones de hermanos y compañeros ronderos en el país, que ellos se dedican a este tipo de actividad, yo pido también señor presidente, hacer eco y podamos ayudar porque somos una representación provinciana grande, que tenemos que estar cerca de ellos.

Muchas gracias.



El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Aguilar.

Congresista Martorell, tiene el uso de la palabra.

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

Por su intermedio saludar a todos los distinguidos invitados de esta mañana.

En la exposición que hemos recibido de la señora ministra esta mañana, vemos con bastante beneplácito que hay una serie de proyectos de planificación, de planteamientos que en gran parte y medida solucionarían el problema de conectividad que tiene el país.

El MTC, que bajo su ámbito está transporte carretero, transporte marítimo, transporte aéreo, fluvial, y comunicaciones digitales. Creo que para todos debemos coincidir que es un ministerio eje, central en el país, un ministerio que cuenta con un presupuesto importantísimo y que en la medida que este presupuesto sea ejecutado creo que vamos en primer término a reactivar la economía del país, y en segundo término a darle posibilidades a los peruanos que tanto se requiere justamente en estos tiempos que son un poco difíciles.

Importante haber escuchado, presidente esta mañana a la señora ministra que uno de los ejes principales, primordiales de su gestión es el respeto a la vida, el cuidado a la vida, qué bueno, porque finalmente creo que todas las dependencias del sector público estamos abocados a ese fin, a darle beneficios, comodidad, calidad, a todos los peruanos, en ese sentido saludo esa óptica y creo que es importante restablecerlo de esa manera.

Por otro lado presidente, también decirle que lo mencionó el congresista Del Águila, que es verdad, es bueno que entender que aquí hay una continuidad de las propuestas hechas inicialmente.

Señora ministra debo decirle, por su intermedio presidente, que efectivamente el anterior, hoy presidente o el primer ministro de la cartera de este gobierno, es el actual presidente, nos dijo que iba hacer la carretera doble calzada Tumbes - Tacna, y hoy día vemos que en la exposición, señora ministra, usted no ha mencionado el sur ni siquiera para nada, simplemente se ha dedicado a hablar los proyectos carreteros, ferroviarios, centro y norte del país, un tanto de sierra, costa, pero centro y norte del país, y la parte sur prácticamente no ha mencionado nada.

Entonces, mi pregunta es, si ese proyecto con esa seguridad que dijo que debía estar por lo menos El Costero, que iba a estar con doble calzada de Tumbes a Tacna, ¿siempre está en vigencia o no?

Por otro lado, yo tenía entendido, salvo que mi información esté equivocada que ya había sido concesionada el tramo, la ejecución de la obra de doble calzada, o sea, la otra vía entre Arequipa y línea La Concordia, entonces mi pregunta es, ante lo que menciona la señora ministra esta mañana, si es que eso es correcto, si está en ejecución y por qué no lo mencionó, o en todo caso no está ya en el plan de ejecuciones del ministerio. Considerando que si esto fuera correcto si esta obra estuviera en ejecución, yo quería solicitarle a la señora ministra que entienda la necesidad, —yo represento a la región Tacna, señora ministra— que se tiene en Tacna de hacer con urgencia la doble calzada línea La Concordia - Tacna.

Por eso decía yo si es que esta obra está concesionada como información que yo tenía, y si está en ejecución en todo caso sería ver, que se haga de una vez, porque se ha empezado hacer desde Arequipa o entiendo de la bifurcación 48 hacia Tacna, o hacia la frontera, cuando es urgente hacer esa obra calzada por lo menos Tacna - La Concordia que son 35 kilómetros aproximadamente.

Por esa vía, señora ministra, transitan al día más o menos 10, 12 mil personas de la frontera de Chile hacia Perú, y regresan en la tarde la mayoría también, 20, 25 mil personas diarias que transportan en vehículos, buses, colectivos o carros particulares.

Entonces, es una vía de alto tránsito vehicular, donde hay accidentes a cada momento y todos casi fatales, pero a cada momento hay accidentes, entonces yo quería pedirle, señora ministra que revise esa parte.

Con respecto a lo que es la informalidad.



Sí, yo creo que para nadie escapa pues, que la informalidad en el país es alta, estamos hablando de la economía informal que tenemos está entre el 70, 75% es informal, definitivamente en el MTC, un sector que abarca que es transversal en el país, no puede estar exento a ello.

Entonces, por eso es que a mí me interesa y la he escuchado con bastante beneplácito la lucha contra la corrupción que la señora ministra ha mencionado con tanto énfasis y decisión, para mí aplaudo esa posición, me refiero no solamente a mi región, sino entiendo que en la mayoría, por no decir en todas las regiones, las Direcciones Regionales de Transportes es un problema gravísimo que hay que solucionarlo, me refiero en términos de corrupción, ahí se ve las licencias de conducir, los permisos de transporte de carga, las licencias de rutas de transporte, en el caso de mi región ya específicamente los tránsitos internacionales entre Tacna y Arica, los cupos, todos eso se negocia.

Entonces, yo aplaudo su posición firme con respecto a la lucha contra la corrupción, y en el sector es uno de los temas que son más álgidos y graves que urge una solución inmediata y sobre todo drástica.

Por otro lado, también lo ha mencionado uno de los colegas, hace poco vimos el problema del incendio del bus, que cobró 17 vidas de nuestro compatriotas y yo veo que no hay una articulación o tal vez mi percepción esté equivocada, pero yo veo que no hay articulación entre las instancias que deben velar por la seguridad de las personas, que es uno de los puntos que la señora ministra ha puesto con tanto énfasis, la seguridad de las persona.

¿Por qué ese bus se incendia? Porque vino el ente municipal San Martín de Porres con toda su potestad que le confiere la norma y las leyes, y cerró ese terminal porque no tenía la licencia correspondiente, según lo que mencionó el alcalde, porque ese terminal dijo el alcalde que era solamente para transportes Flores y no podía sub arrendar, porque no tenían licencia para sub arrendar, fue lo que mencionó el alcalde aquí en esta comisión.

Entonces, por lo tanto en potestad de sus facultades cerró ese terminal, porque estaba usando uso indebido de la licencia otorgada para tal fin.

Entonces, obviamente 60 compañías que estaban dentro de ese terminal, que utilizaban ese terminal se fueron a la calle, o tal vez algunas, tampoco puedo decir todas se fueron a otros terminales autorizados se supone o legales, oficiales, pero muchos se fueron a la calle como fue el caso de esta compañía, que se fue a un taller de mecánica creo.

Entonces, empezaron hacer mal uso de lo establecido por las normas, entonces, yo creo como sector seguro ustedes dicen, le entregamos la licencia de ruta, pero la licencia va de un terminal terrestre a otro terminal terrestre, me imagino que es así y corríjame si estoy equivocado.

Pero, entonces, la pregunta es, ¿qué hacía ese bus o esa compañía de bus en un garaje cargando pasajeros? Que mala suerte que hay que poner ejemplo un caso tan doloroso que nos tocó vivir, y ese caso debe ser de muchos sectores.

Entonces, la pregunta es, ¿quién controla eso? Porque se supone que la municipalidad de San Martín de Porres está cumpliendo sus facultades de cerrar un terminal que no tenía la licencia correspondiente, pero los señores del transporte se van hacer un recojo informal de pasajeros, entonces, quién articula, ¿la policía? ¿Sutran? ¿Municipalidad Metropolitana? ¿La distrital? ¿MTC?

Entonces, ahí hay que hacer algo ministra, en ese aspecto para acabar la informalidad. Y como informalidad también quiero pasarme a los M1, que hemos escuchado y hemos sabido bastante de la posición del ministerio en este sentido.

Ya también lo mencionó mi colega Del Águila, con respecto a la informalidad de los M1, desgraciadamente debo decir que es una realidad, yo no estoy de acuerdo totalmente pero desgraciadamente es una realidad, que yo digo en algún momento señora ministra, que esto tenemos que formalizarlo, por qué, estamos en una economía libre de mercado, de la oferta y la demanda más o menos regula el mercado, en algunos casos o en la mayoría de los casos, pero en todo caso es una realidad que hoy día estar albergando entiendo entre 65 mil y 70 mil vehículos colectivos informales.

Yo estoy totalmente en desacuerdo, señora ministra, que el servicio de colectivos deba ser urbano,



porque eso hace turgurizar las calles y crear un caos vehicular en las ciudades, pero sí en tramos relativamente largo, no sé, 20 kilómetros, 30 kilómetros, 50 kilómetros, eso habría que definirlo, eso debería serlo; pero yo digo ministra, porque hay muchos sitios que los M3 que al final es un monopolio de transporte de pasajeros que no siempre llegan a todos los destinos que la gente necesita movilizarse, sino no existirían los colectivos señora ministra.

Si los M3 cubrieran todos los destinos o dieran el servicio integral y satisficieran las demandas de transporte de pasajeros entre diferentes puntos, no existirían los colectivos, porque el transporte de M3 es más barato, de repente más cómodo no sé, pero por lo menos más barato, y por economía se utilizaría, pero sin embargo no existe, y por eso es que nacen los M1, el asunto es regularlos, yo no digo que con una norma se abran las puertas y empiecen haber muchos más, sino digo hasta acá no más, los que están se formalizan con exigencias igual que los M3, pero bueno, es un tema que yo no soy técnico, simplemente es un punto de vista que en todo caso se deberá revisar.

Pero con respecto puntualmente a la carretera de mi región, Tacna La Paz, una carretera que debería haber estado terminada y se prometió formalmente que en octubre del 2018 iba a estar lista, y hoy día estamos ya en el quinto mes del año 2019, y está totalmente paralizada sin visos de poder tener una fecha de reinicio de ejecución de la obra y mucho menos de término de la misma.

Entonces, yo quisiera pedirle cuál es la posición del ministerio, qué está haciendo al respecto con esta carretera. **(12)**

Por otro lado está el tren Tacna-Arica, que tampoco el escuchado señora ministra que está dentro del par de desarrollo ferroviario que usted ha mencionado esta mañana, el tren Tacna-Arica, estuvo el año pasado en el plan anual de inversiones del MTC, que desgraciadamente por un tema burocrático o político mayormente esa inversión no se realizó, pero quiero decirle señora ministra simplemente aprovechar este momento para decirle que ese problema político, ya fue solucionado y que seguro en pocos días más ojalá fuera esta semana posiblemente, debe llegar a su despacho o al ministerio, ya la solución a ese entrapamiento que había y para que sea la licitación, para que se haga la licitación desde el inicio de los estudios de inversión de este proyecto.

Además que es un proyecto que está en la agenda de los presidentes anual, que tienen los presidentes de unión entre Perú y Chile, de ambos presidentes, está en la agenda el mejoramiento de ese ferrocarril.

Y por último, hay un punto que le hablé hace un momento de la necesidad de esa autopista de Tacna hacia la frontera, pero ahí hay un pedacito actualmente que se llama la famosa "Oreja", es un Evitamiento que tiene la frontera para poder articular un pase rápido en la frontera, un pase vehicular rápido. Es un tramo que no llega a 900 metros, creo que cuesta un millón doscientos mil soles, un millón trescientos mil soles y estamos señora ministra, tres años en este problema, Chile ya lo cumplió, era un acuerdo de Perú, Chile ya lo cumplió y ese proyecto se ha hecho innumerables gestiones para poder terminar ese pequeño tramo de 900 metros y hasta ahora no se puede hacer. Yo le pediría señora ministra que ponga en su carpeta inmediata de ejecuciones inmediatas este aspecto.

Por otro lado, solamente decirle que espero que esta comisión siempre está atenta y está interesada en apoyar a un sector tan importante como es el MTC, la del transporte para poder llegar a conclusiones claras, concretas y que beneficiado final los ciudadanos tengan un mejor servicio en este sentido.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Gracias congresista Martorell. Congresista Justiniano Apaza, tiene usted la palabra.

El señor APAZA ORDÓÑEZ (FA).— Gracias señor presidente, colegas parlamentarios, con el saludo previo a la señora ministra, así como a sus funcionarios.

En primer lugar, permítaseme señor presidente y colegas parlamentarios, felicitar la claridad meridiana con que se ha explicado en esta oportunidad, el programa a desarrollar en el Ministerio de Transportes, ya que estuvimos acostumbrados siempre a la lejanía de una historia constante y nunca se cumplía pero creo y conozco a la señora ministra en diferentes estamentos que se desarrolla como profesional y he visto siempre esa modesta y sencillez, ojalá que eso irradie a los demás de su ministerio, porque hay



funcionarios que son simplemente funcionarios de casualidad y están imbuidos de una soberbia y de una altanería que muchas veces menosprecian a los usuarios y eso debe ser una tarea elemental de infundir en cada uno de sus funcionarios, ojalá.

Respecto a las carreteras señor presidente, por su intermedio, las carreteras en el sur del país, están totalmente abandonadas y deterioradas, esa carretera Arequipa-Juliaca, ya es intransitable, esa carretera ha sido invadida prácticamente por toda la minería porque se ha convertido en el medio de transporte de la extracción y traslado de nuestra materias primas, como es el cobre, hacia Matarani.

Se dijo, señora ministra y también está el señor viceministro de que se iba a revisar los tratados y preferente a Cuvisur, sin embargo no ha hecho nada y ellos aceptaron esta revisión porque el mismo presidente de la República y también el anterior ministro dijo que se iba a revisar estos proyectos para poder enmendar los grasos errores que tienen las carreteras en cuanto a su ensanchamiento, en cuanto a su conservación, en cuanto a su actuar que debe tener las carreteras, porque son carreteras totalmente angostas y los vehículos tanto de servicio de pasajeros, como de carga, han crecido enormemente, no tienen señalización en algunas, señora ministra.

Le agradecería que un día nos dé una visita para la Región Arequipa, Moquegua, Tacna y Puno, pero en este caso me estoy centrando solamente a lo de Arequipa y hablando de carreteras también el señor viceministro es testigo y también asumió la responsabilidad y el compromiso, el anterior ministro, esa carretera en el sector Arequipa-Chala, sigue en el abandono, ya estamos tres meses en el que se comprometieron ante los representantes del gremio de camioneros que hicieron un paro en el mes de febrero y hasta el momento Arequipa-Chala, sigue intransitable, a tal punto que se ha pedido de que no se pague el peaje y efectivamente no se está pagando, pero eso no quiere decir, porque no se paga, lo abandonan y así no es señora ministra, ojalá el señor Estremadoyro también nos dé una explicación.

Por otra parte, yo soy puneño de nacimiento pero represento a Arequipa, me alegró mucho que el señor presidente de la República, hace unos días, horas porque no decir, anunció el asfaltado de la carretera Arequipa-Chiguata-Juliaca, por consecuencia Puno-Cusco, no sé en que estado estará porque ya estamos cansado de mucho anuncio de nuestro señor presidente, ojalá sea realidad y en esa oportunidad, usted nos explique cómo está este proyecto del asfaltado de esta carretera y porque lo decimos, porque la carretera Arequipa-Yura-Juliaca, está totalmente saturada señor presidente, por su intermedio a la señora ministra y también al señor viceministro que conoce este proyecto. Entonces queremos también una explicación al respecto.

Sobre el SIT en Arequipa, es una, se le ha vendido la ilusión al pueblo de Arequipa de tener un Sistema Integrado de Transportes, ya hace 15 años, ya en el tiempo de Paredes, del señor ingeniero Paredes, no recuerdo que profesión tienen, Carlos Paredes creo, se dio quinientos mil soles para que se inicie los estudios del SIT, y que se iba colaborar económicamente el Estado, el gobierno central hacia Arequipa y sin embargo, no se ha hecho.

Nos vendió otra ilusión del monorriel, recordará usted señor Estremadoyro, el monorriel, iban a venir unos brasileños y que iban a construir se olvidaron del SIT. Por lo tanto, hablando de subsidios señora ministra, se va aportar económicamente a este estudio o a esta implementación del Servicio Integral de Transportes en Arequipa porque se habla mucho de que el MTC, lo iba hacer, iba apoyarnos no sé con cuántos millones, Paredes también se comprometió y todos se comprometieron, el anterior ministro que felizmente se ha ido, a pesar de que es amigo íntimo del presidente, en una oportunidad nos dijo, cada uno soluciona sus problemas, si quieres irte a Arequipa, ellos sabrán como solucionar y el presidente de la República, cuando fue a visitar a la ciudad, se comprometió hacer esto, por tanto queremos también una respuesta.

Sobre los famosos *Trucks Center* que nos vendió también Carlos Paredes, los *Trucks Center*, que significa, los Trucks Center son sitios de descanso en las carreteras porque como las carreteras son muy angostas y no hay choferes, hay una escasez de choferes, tenemos un déficit casi de tres mil choferes para manejar ómnibus y camiones de gran tonelaje no hay, porque los que venden, las licencias venden para taxis, para servicio particular, pero camiones, para manejar camiones y ómnibus estos son muy escasos.



Entonces su plan que también lo dijo el anterior ministro, que estaba por terminar los estudios y que se iba a construir los *Trucks Center* tanto para el norte, como para el sur, estos *Trucks Center* son sitios de descanso donde el chofer pueda descansar, porque en un trajinar de mil y tantos kilómetros, por más dos choferes que haya, siempre el cansancio y no pueden dejar el camión o el ómnibus en la pista porque se producen los accidentes. Qué es de los *Trucks Center*, me gustaría que el señor Estremadoyro, también nos los diga, porque eso también él escuchó de esta situación.

Tenemos un dilema en el Congreso, hay un proyecto que está en la primera votación y falta la segunda votación, este proyecto significa formalizar la informalidad como ellos dicen, pero esta informalidad, esta formalización de la informalidad qué va significar, que se va dar permisos a los colectivos para que hagan servicio interprovincial, se va al M3, se va dar a los omnibuses, etcétera, cualquier va agarrar su auto y va hacer servicio interprovincial, entonces cuál es el parecer de este nuevo ministerio señora, quisiéramos saber ¿cuál es?, porque ya está en la segunda votación.

¿Entonces, está de acuerdo el ministerio con este proyecto? O no, para que nosotros, perdón los congresistas podamos reflexionar o acentuar nuestra posición referente a esta formalización porque solamente falta la segunda votación.

Sobre la Sutran, la Sutran señora ministra, necesita presupuesto, si no tiene el presupuesto, mal podemos nosotros hacer los controles que es urgente, es urgente el presupuesto, porque no tienen ni caseta de control y nosotros habíamos propuesto incluso vehículos, sea cual fuera su naturaleza, camión, ómnibus, de servicio público, no salía de viaje si estaba con desperfectos, sin luces, frenos, etcétera, pero cómo no tienen, son ambulantes, porque de repente lo vemos ahí a una pareja de trabajadores de la Sutran, que quieren controlar, lógico, el vehículo se pasa, no le interesa el control, porque son dos personas, pero si tuviera un control específicamente se podría controlar, es decir ironías señora presidenta, por intermedio de nuestro señor presidente, señora ministra, quieren controlar ustedes, la informalidad cuando dentro de los funcionarios del transporte, hay la informalidad, cómo nos explicamos que la Sutran pueda inspeccionar aquí, allá, revisar los vehículos, si el chofer tienen dos choferes, si tiene la llanta de repuesto y las luces, si no tiene una caseta, dígame.

Entonces necesitamos que haya presupuesto, porque hay mucha plata que entra a la Sutran por la cuestión de las multas o es que el dinero se van por aquellos inspectores, que coimean, porque ellos autorizan las escuelas de choferes o aquellos de los centros médicos, porque imagínese para renovar una licencia de conducir hay que pagar doscientos cincuenta soles, cada vez que tiene que renovar su licencia, y así sucesivamente, multas de ocho mil, nueve mil soles, (13) diez soles, veinte mil soles, que gracias a su gestión se consiguió de que se regularice esas multas, se acuerda, se dio un plazo determinado para que puedan regularizar su multa con un descuento, pero qué sucedió usted ya salió de Sutran y cuando uno quería pagar sus multas, no encontraba ninguna estaba libre de infracciones, entonces qué iba a pagar, libre de infracciones, pero por qué, porque no tenían un control y después de eso se pasa el plazo y recién aparece las multas al chofer, al camionero, a los omnibuses, recién, cuando ya se pasó el plazo, cuando quería pagar en la fecha de plazo no tenía papeleta, es decir, es falta de control de parte de la Sutran, ¿pero si no tiene plata también con qué controla?

Para terminar señor presidente, yo agradecería de que se dé respuesta a los congresistas que están presentes, porque hacen su pregunta y se van, porque lo invitamos a la ministra, estamos acostumbrados igual que interpelar a los ministros y rato de que los ministros exponen no hay nadie, así no es, eso es falta de respeto y responsabilidad.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias congresista Apaza. Congresista Flores tiene usted el uso de la palabra. Perdón, congresista Castro disculpe.

El señor CASTRO BRAVO (CP).— De todas maneras es necesario respetar el orden de llegada como dice el congresista Apaza, y vamos a escucharlo, pero aquí hay que hablar lo que es realmente.

En primer lugar, hay que ser muy claros, todo los casos que hemos visto nosotros en la Comisión Lava Jato, el gran problema es que se carece de expediente, y no solamente lo hemos dicho nosotros,



después los propios técnicos de diferentes ministerios comprometidos, el propio concejo también de Lima Metropolitana, etcétera, también lo reconocieron, que no había expedientes técnicos.

Entonces esa es la madre de la corrupción y eso es cierto, el expediente técnico es el estudio que tiene que elaborarse y más aún en obras de gran complejidad, porque queda muy abierto, por eso queda totalmente abierto el escenario para que de una u otra forma un proyecto que vale mil millones termina costando cuatro mil, cinco mil millones de dólares y le ponen el precio que quieren los señores, si este esquema lo volvemos a repetir y eso lo que llama poderosamente la atención a través de la presidencia.

Me llama poderosamente que la ministra no haya entendido todavía el mensaje de cada una de estas cosas, la experiencias han sido absolutamente negativas, por lo menos, diez, quince o veinte y treinta años atrás, eso tenemos que rectificarlo y eso es lo que no se está considerando y se está volviendo a repetir el mismo fenómeno y por eso que después entregan concesiones sin tener los documentos básicos y eso lo hemos repetido aquí varias veces, no es primera oportunidad que estamos hablando, lo hemos hablado en el Pleno, lo hemos hablado acá, lo hemos hablado en presupuesto, etcétera, etcétera.

Frente a ese escenario, lo único que queda es corregir esta alta deficiencia, porque hay una relación directa, expediente, supervisión dice no, contratamos un supervisor, cuando no hay expediente claro, definido o mejor dicho, en los estudios definitivos claramente establecidos, el supervisor por dónde trabaja, también entra en el contubernio, todas las supervisoras han entrado en los contubernios, son muy raras las que no lo hicieron y hay rendirles un homenaje o ponerles un monumento para los que no entraron en el contubernio.

Después de eso viene el contratista también, al contratista pues le conviene seguir incrementando adendas y más adendas, después de los contratistas, viene las adendas, los que estamos hablando, después de eso, la señora que es experta, según lo que nos indica en arbitrajes, vienen los arbitrajes, o sea, todo es una secuela de corrupción o en todo caso, cómo tenemos que combatir la corrupción, nos dice con más Contraloría, Contraloría tenía tres mil trabajadores, hoy supera los seis mil, el Ministerio Público no sé cuántos tenía, pero hoy, en los últimos diez años, estamos ya ocho veces, es el que tiene más presupuesto que todos en relación que ha crecido, en relación a la asignación presupuestaria anterior y eso lo que en el Congreso, también tenemos que ver esas cosas, porque no tenemos recursos infinitos.

La Contraloría también ha multiplicado por seis veces su presupuesto y en la medida que nosotros continuemos con este esquema, lo único que va dar es más Contraloría, o sea, vamos a ver diez mil, veinte mil trabajadores, el problema ya no es de eso, el problema es que no tenemos la base técnica suficiente, los proyectos están mal formulados, mal planteados y no lo vemos solamente aquí, nos hemos dado la molestia revisar en las regiones, en los concejos provinciales, la misma metodología, le roban hasta los gobiernos regionales en mantenimiento de pequeñas trochas que también hay trochas, mantenimiento de vías que se tiene, un millón y medio, dos millones también se desaparecen los dineros, es que eso y dice no, la Contraloría tiene que actuar, la Contraloría no actúa porque no tiene tampoco, vamos a tener que tener ya no seis mil, decíamos veinte mil, el presupuesto tiene que incrementarse.

O sea, nosotros mismos, estamos haciendo incontrolable el país, cómo lo hacemos incontrolable, cuando no tenemos los expedientes que nos permiten realmente dar los límites, tanto en términos presupuestarios, como en términos técnicos, cómo tiene que ejecutarse y eso parte de una buena formulación del proyecto señor presidente de la comisión.

Y es necesario conversar también sobre este tema, hacer conversaciones directas con la Comisión de Presupuesto, para evitar este tipos de cosas y también en buena hora, que ha venido la ministra, porque el gran forado de este país son dieciocho mil, hoy día estamos poniendo en manos del Ministerio de Transportes, dieciocho mil millones de soles, son casi seis mil millones de dólares y yo dudo y partió como desarrolló Francia por la duda metodológica de Descartes, por eso viene descartemos y vamos a tener que ir descartando esas posibilidades y ¿por qué?, señor presidente, porque no podemos seguir permitiendo este tipo de cosas, si nosotros dejamos que siga avanzando así como está, se hace más y más inmanejable el país, y vamos a tener cincuenta mil Lava Jato.



En nuestra región, ¿por qué?, a nosotros nos han sacado un reportaje, gracias a la señora Guadalupe, porque nosotros hemos metido a la cárcel a dos exalcalde y a un gobernador regional, justamente por haber hecho y no en todos los proyectos, solamente de los más de cien proyectos que ejecutan anualmente hemos fiscalizado tres proyectos para el alcalde y tres en la gobernación nacional, todos con vicios, lo hemos denunciados y han estado en la cárcel y lamentablemente el Ministerio Público, bueno conjuntamente con el Poder Judicial, los han soltado a los cuarenta, cincuenta días, pero hoy nuevamente están en proceso.

¿Pero a qué quiero llegar con esto? Quiero llegar el tema de fondo, es ¿cómo controlamos la corrupción?, la corrupción no hablamos, dice Contraloría, Contraloría entra en la fase de ejecución, -ojo- una vez que hemos entregado todo, bueno el control concurrente, mire sobre ese hemos tenido discusiones también con la propia Contraloría, porque actuar yo no digo que puede estar actuando mal, pero solamente ya cuando los hechos están consumados, o por consumarse, pero tiene que partir todo, señor y en ese aspecto, no veo una situación que hay que romper este vínculo que existe desde la generación de los expedientes, hasta los arbitrajes, porque si no, nosotros mismos le estamos dando el instrumento, no me van a decir que los arbitrajes que hemos visto, son amañados y no solamente con Cánepa, de Lava Jato, hasta el mismo Tacna dieron un arbitraje, no sé cómo se llama, tiene su nombre, pero por cuatro millones de soles a una firma porque le habían malogrado su prestigio y en el arbitraje terminaron ganando, es así.

O sea, esto nosotros como combatimos esto y lógicamente se confunden ahí los medios de comunicación también ahí en Tacna, por ejemplo, hay uno que le dicen la radio de la corrupción y ¿por qué?, le dice el pueblo, lo conoce como la radio de la corrupción, justamente por ese tipo de cosas.

Pero yo quiero llegar a lo siguiente señora ministra y señor presidente, a través de la presidencia, tenemos que romper este vínculo que existe y lo sabe la señora ministra, porque nos dice que ella ha entrado a los arbitrajes y esto de los arbitrajes justamente viene toda esta secuela de deficiencias en la formulación de proyectos, que el proyecto la hace la propia a través de algunos consultores y es otro de las deficiencias que tenemos también los supuestos consultores de que saben un montón de cosas, que lo hemos visto en la Comisión Lava Jato, lo hemos revisado y no tenían ni siquiera la experiencia suficiente y algunos otros ni siquiera el conocimiento básico para hacer este tipo de trabajo, si no que se amaña todo, está amañado todo y bueno eso lo que nosotros no podemos permitir señor presidente.

Tendría muchísimas cosas más agregar porque no solamente de esto, tenemos la observación inicial, si no que hablar de política de Estado, siempre la ministra y le deseamos éxitos por supuesto, dice mejoramos, porque vamos mejorar, todos los ministros nos han dicho lo mismo y en cada uno de los campos, y todavía no vemos la mejora real y efectiva, ojalá que sea en este caso.

Ahora en el casos de las carreteras, esta situación se agrava ¿por qué?, porque en el movimiento de tierras, cuando se hace carretera, están los grandes tráficos de dinero, eso también lo sabe el propio presidente de la República, porque él trabajado en movimiento de tierras, en carreteras o sea, él debe saber, él debe dar la receta, no nos quieren dar la receta, ¿no cierto?

En todo caso, de igual forma cuando se habla de fortalecer la fiscalización. Nosotros cuantos tenemos, decíamos en la Contraloría y cuánto tenemos en cada uno de los gobierno locales, regionales y en gobiernos nacionales, en fiscalización, aquí mismo cuánto tenemos en fiscalización y tenemos que seguir aumentando en la medida que nosotros mismos, o sea, el punto de inicio, la base, este cordón umbilical que une los estudios, los expedientes, vuelvo a repetir, la supervisión, el contratista, las adendas, los arbitrajes, no se rompa.

Esa es una línea ya de carrera que se ha establecido, una línea lamentablemente que nosotros como Estado lo estamos permitiendo y desde el Congreso de la República, yo particularmente no quiero auspiciar esto por la experiencia que tenemos nosotros los trabajadores del sector público y sector privado, y es más simplemente hemos trabajado hace más de 30 años en el sector público, y nunca se veía este tipo de cosas, nunca hemos tenido la oportunidad ni ver, ni de oler siquiera ese tipo de cosas, pero se ha presentado aquí esta línea de conducta y ojalá y no veo y eso a través de la exposición que nos ha hecho la señora ministra, no veo señor presidente, no vea una línea que quiera romper este cordón umbilical y la partida de nacimiento, siempre hay que compararlo con los aspectos biológicos, es



el cordón umbilical tan igual como un bebé, nace, crece, etcétera, etcétera, a raíz de eso, esto lo que tenemos que romper.

Si no rompemos esta situación por gusto, vamos a tener más controles y aquí dice la señora va aumentar, fortalecer la fiscalización, todo el mundo nos dice eso, establecer sanciones para los postulantes, bueno ojalá hay que desearle mucho éxito pero el cordón umbilical de la corrupción está ahí, una línea de carrera si no logramos neutralizarla y mejor sería cortarla por supuesto, vamos a tener que incrementar la supervisión, los controles y al final de cuentas el presupuesto de la República, la mitad del presupuesto de la República debe ser indebidamente asignado para esto.

Tendríamos otras observaciones pero no queremos abusar como nuestro amigo Apaza, que está tan condescendiente, lo conocí en unos años de lucha en la linda Arequipa, cuando era dirigente universitario quien habla pero bueno, en fin todos tienen derecho a retroceder también.

Muchas gracias señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias congresista Castro.

Congresista Clemente Flores, evitemos el diálogo por favor.

El señor FLORES VILCHEZ (PPK).— Gracias presidente, mi saludo a la ministra, los viceministros, funcionarios, colegas.

Bueno presidente, para hacerle recordar un poco algunos colegas que han hablado sobre el tema de corrupción. Nuestro gobierno atiende una línea bien clara de la lucha contra la corrupción y hemos sido los que nosotros hemos pedido para que se dé el control concurrente en todos los proyectos y de preferencia a los más importante del país, es decir, que la Contraloría desde el momento que se hacen las bases, ellos hacen el seguimiento y si encuentran algunos temas que puedan favorecer a ciertos postores tienen toda la autonomía para cortar, paralizar el proceso hasta que se hagan todos los ajustes que corresponden y luego continuar, es decir, acá en la lucha contra la corrupción sí se está trabajando no con palabras, con hechos concretos y es más cuando el presidente Vizcarra, estuvo en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, todas las obras que ganaban al 110%, se bajó entre 90, 93, 94, 95%, es un hecho real que sí se demuestra lucha contra la corrupción.

Presidente, por otro lado, sí me preocupa en ese caso de que nosotros formamos la Comisión de Trabajo de seguimiento en este tema de los terminales informales y se convocó acá esta comisión, a todos los entes, está el Poder Judicial, la Policía, el Ministerio de Transportes, Sutran, entre otros, la municipalidad de Lima, y de hecho del distrito, con la finalidad de tener el aporte de cada uno de ellos y ver una solución integral, porque no podía continuar más tiempo en esta situación y mucho más tomando en cuenta que tuvimos recientemente la pérdida de 17 vidas humanas y ellos son mis paisanos porque son de la Región de Lambayeque.

Entonces ministra (14) yo no sé de ahí a la fecha, no yo sé que usted recién se ha incorporado pero sea cuestión de ver con los funcionarios, cuáles son las medidas que se han tomado y se han ido avanzando hasta el momento, porque después que pasa, estamos acostumbrados lamentablemente el momento que se genera todo un problema todos nos preocupamos, luego pasa un mes, dos meses y baja eso la tensión y ya vienen otros temas de coyuntura y no tomamos la importancia debida. Creo que este tema sí es vital y debemos seguir dando la solución y ahí entendimos un momento ministra, que al parecer en el Ministerio de Transportes, no teníamos la reglamentación referente al estándar que debe tener un terminal de transporte y dárselo a cualquier municipalidad que debe cumplir esos requisitos mínimos, no estaban en ese momento, no sé si ya se generó esa normativa.

Otro tema importante ministra, en mi Región Lambayeque, tenemos un proyecto de vital importancia que es el terminal marítimo del Puerto Eten, el sueño de los lambayecanos y que no solamente este puerto beneficia a Lambayeque si no, son a cinco regiones que están conectadas, o sea, desde Loreto, Amazonas, San Martín, Cajamarca y Lambayeque, son las regiones que necesitan tener un puerto para importar, exportar sus productos. Hace 50 años atrás teníamos dos puertos en la Región Lambayeque, Puerto Eten, Puerto Pimentel, a la fecha no tenemos uno, se está trabajando, yo sé que se avanzó bastante está en Proinversión, este tema pero queremos el trabajo decisivo del ministerio, que por lo



menos empezamos ya a tener las vías de acceso, ya que se note un trabajo que se pueda hacer desde el ministerio, para ser mucho más atractivo al inversionista privado que quiera incorporar en esta alianza estratégica que necesitamos para la Región Lambayeque.

También ministra, la autopista del Sol, que se ha mencionado este momento. En Chiclayo, principalmente en toda la Región Lambayeque, tenemos un avance del 30%, de lo que es autopista del Sol, pero hace por lo menos, hace dos años y medio que se ha paralizado los trabajos, que ya no hay trabajo, cuando estuvo el ministro Edmer Trujillo, fuimos a visitar la zona y hemos hecho un recorrido y nos encontramos que el problema era la liberación de los terrenos, entonces quedó descentralizar, contratar más abogados para acelerar pero la verdad desde ahí, no hemos tenido respuesta hasta el momento y si eso es el problema, pongamos los recursos ahí, pero aceleremos para que se pueda liberar y poder avanzar con la autopista del Sol.

También ministra, para su conocimiento hay una obra que ya se empezó, que es la remodelación de la pista del Aeropuerto Quiñonez en Chiclayo, pero a la vez también es parte del proyecto completo, es la remodelación integral del Aeropuerto Quiñonez, pero estaba en aprobaciones que le dé vista el ministerio, la empresa privada quería tener esa comunicación fluida para ir avanzando en función de eso para que ya vayan hacia lo que es la inversión.

Bueno, ministra tomando en cuenta lo que es la Región Lambayeque, Piura y todo el norte del país, hay un trato especial por referente al tema de reconstrucción, entonces ahí todo un paquete de obras de reconstrucción, caminos vecinales, trochas, pistas que sería importante ministra, que haga una agenda, visitar a las regiones que han sido afectadas por la reconstrucción y empezar a tener las reuniones con los gobiernos regionales, con los alcaldes y ver las prioridades, cuánto avanzó la gestión anterior y continuar con la gestión suya ministra, desearle los mejor de los éxitos la verdad, y creo esta comisión está para apoyar en ese sentido.

Gracias ministra, gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias congresista Flores.

Congresista Domínguez, tiene el uso de la palabra.

El señor DOMÍNGUEZ HERRERA (FP).— Muchas gracias presidente, saludar a nuestra ministra el día de hoy a esta comisión y a los señores viceministros.

Presidente definitivamente mencionarles la cantidad de vías que tiene mi Región de Ancash, la cual represento, damos a demorar más de una hora y la verdad yo lo que quiero ser lo más concreto y explícito posible, pero sí quiero pedirle autorización para visualizar un vídeo para que más o menos vea la situación en que se encuentra la zona de Conchucos de nuestra Región de Ancash...

El señor PRESIDENTE.— Autorizado emitir el vídeo.

—Se inicia la proyección de un vídeo (Audio Ininteligible).

El señor PRESIDENTE.— Continúe congresista Domínguez, mediante arreglan el equipo.

El señor DOMÍNGUEZ HERRERA (FP).— Bien presidente, yo lo que le quiero hacer presente a la señora ministra a través de la presidencia, somos una región muy grande, somos 20 provincias, 166 distritos, pero tenemos tres ejes fundamentales, quizá la costa si se ha avanzado bastante lo que son vías nacionales, igual la zona centro, pero el factor fundamental es la zona de Conchucos, ministra si podría visualizar sí.

—Se inicia la proyección de un vídeo (Audio Ininteligible).

El señor DOMÍNGUEZ HERRERA (FP).— Entonces qué estamos haciendo presidente, para mejorar estas condiciones, condiciones postergados por muchos años y de verdad nos preocupa porque siempre ha sido la zona de Conchucos, la zona más olvidada de gobiernos anteriores. Espero de verdad presidente, que nuestra ministra pueda hacer historia, veníamos coordinando y trabajando con tres ministros, que yo le agradezco el avance de muchas gestiones, han hechos muchas cosas por la Región



de Ancash, que yo lo reconozco, pero sí estas vías que nos une a ocho provincias no pueden estar en estas condiciones presidente.

Es por eso de verdad ministra, prioridad para esta vía muy importante.

Ahí concluye el vídeo.

—*Fin de la proyección de un vídeo*

El señor DOMÍNGUEZ HERRERA (FP).— Yo quiero presidente, hablar por la zona de Conchucos, estamos hablando de Corongo, Siguan, Pomabamba, Antonio Raimondi, Mariscal Luzuriaga, San Luis, Pallasca y Huarí, que son de la zona de los Conchucos, productores de maíz, de papa, de verdad, aparte de ello, tenemos riquezas arqueológicas de esta provincias, las cuales podríamos generar más turismo, pero en estas condiciones ¿los turistas van a querer visitar?, de verdad que es terrible y uno como representante de la región llegar a esos lugares también son horas de tránsito, para llegar a cada provincia nos demoramos cerca de dos a tres horas y de verdad lo que nosotros necesitamos una verdadera conectividad, porque sin conectividad no generamos desarrollo a nuestra región señora ministra, a través de la presidencia.

Es por eso que le solicito que le dé esa prioridad. Tenemos en nuestra Región de Ancash, un 35%, todavía de poder culminar las vías nacionales, en ese sentido tenemos de verdad nosotros al menos como congresistas, esa labor importante y esperemos el compromiso del presidente, porque él mismo dijo en el Pleno del Congreso, que iba a concluir mínimo el 90%, 99%, de vías nacionales.

Entonces necesitamos por favor celeridad en ese tema y que nos digan cuál es el problema, de repente los procedimientos son muy amplios, porque siempre nos quedamos en estudio, en estudios y nunca se avanza, entonces este Congreso, de repente podría ver alternativas donde haya mayor fiscalización, así como hemos hecho en Reconstrucción con Cambios, darle mayor celeridad en algunos proyectos, o sea, eso es lo que necesitamos señora ministra, a través de la presidencia.

Quiero también solicitarle la situación de la carretera Huarí, estuvimos con el director de Provías nacionales Carlos Lozada, esta carretera nos une Casma-Huaraz y Huarí, resulta que la empresa contratista estaba haciendo las cosas de manera indebida, definitivamente el ancho de las vías, que normalmente debería oscilar entre cuatro a cinco, seis metros máximo, le estaba haciendo en cuatro y había reducido el ancho de la vía y era el malestar de toda esta provincia, que es la provincia de Huarí que tiene la mayor cantidad de distritos de la Región de Ancash.

Entonces, se llegó a un acuerdo con ellos, pero hasta la fecha queremos saber ¿en qué se ha avanzado? Porque la población de Huarí, la verdad son de armas tomar, yo no quisiera que se genere algún problema.

Entonces necesitamos darle esa información adecuada, estuvimos con el director de Provías nacional Carlos Lozada, hubo un compromiso de por medio, sé que está también trabajando, pero lo que necesitamos es darle esa información a la población para que no genere este tipo de inconvenientes.

Otra de las carretera y aquí concluyo, con el tema de carreteras señora ministra, a través de la presidencia, es la carretera Interoceánica, que une Perú con Brasil y es exclusivamente esta zona la que es parte también de la zona de Conchucos, estamos hablando que va unir las Regiones de Ancash, Huánuco, San Martín, Ucayali, en qué situación se encuentra, porque esta carretera es una vía muy importante y hay un compromiso ya de por medio, en los productos de Brasil va poder trasladarse por estas regiones, y de paso va también a nuestro puerto de Chimbote.

Esa es la manera en las cuales buscamos dinamizar la economía y siempre le hemos dado todo el apoyo, respaldo al ministro anterior Edmer Trujillo y creo esa es la manera de seguir buscando que nosotros seamos parte del desarrollo, nosotros hemos presentado y yo agradezco al presidente de la Comisión de Transportes, una iniciativa que declara de interés nacional, el puerto de Chimbote, ahora ya es ley, las herramientas la tienen ustedes, la tiene el MEF, y agradezco que se ha podido realizar un convenio con el gobierno regional, y buscar inversionistas, sé que hay inversionistas chinos que están interesados, pero necesitamos darle toda la celeridad para poder buscar la economía, dinamizar la economía en nuestra región.



Yo quiero hablar de las vía de Evitamiento, algo que viene siendo postergado y que fue un tema de última hora en su salida del presidente Ollanta Humala, fue y se comprometió y dijo vía Evitamiento Chimbote porque era un clamor de la población muy exigida y justificada, pero no hubo ningún estudio técnico, simplemente se firmó, si se va, pero no dijeron las condiciones, es por eso que habido muchos retrasos, pero hasta la fecha se viene pagando las transferencias para lo que son las expropiaciones, sé que el Ministerio de Transportes ha cancelado ya a los propietarios, pero lo que queremos es en que está entrampado, tenemos una adenda cuatro, que hasta ahora no se firma, que sé que de repente no es negligencia del Ministerio de Transportes, si no de repente del MEF, pero necesitamos tener esa información, señora ministra a través de la presidencia para darle la celeridad, porque pasan los meses y definitivamente la vía Evitamiento sigue postergado.

Del mismo modo hacerle presente, que la capital de Ancash, Huaraz, también quiere su vía Evitamiento, es necesario, la población viene creciendo, nuestra Región de Ancash, son más de un millón doscientos mil habitantes, y necesitamos también descongestionar en este caso, la capital de Huaraz y también del mismo modo tenemos Siguan, la provincia de Siguan.

Yo quiero hablar sobre el tema de Reconstrucción con Cambios, decirle que necesitamos tener confianza, confianza en los gobiernos locales, porque son nuevas autoridades, necesitamos darle la confianza para que ellos también realicen, ejecuten las carreteras que puedan tener la capacidad de gasto, porque si no, señora ministra, a través de la presidencia, no va haber celeridad y lo que exigimos en Reconstrucción con Cambios, es celeridad, confiemos en aquellas buenas municipalidades que sí tienen capacidad de gasto, que sí pueden hacer las cosas para que ejecuten y lo hagan de la mejor manera.

Decir en tema de puentes, definitivamente tenemos una brecha enorme, pero sí he escuchado siempre que están en un paquete de adquisiciones, pero queremos fechas ministra, eso lo que nos interesa saber las fechas, porque la población sigue esperando por puentes.

Quiero hablar también sobre el tema de los aeropuertos, en el tema del aeropuerto también hemos sacado y agradezco al presidente de la comisión, hemos sacado una iniciativa legislativa, para poder realizar la modernización del aeropuerto de Chimbote, la cual también ha sido aprobada recién el último Pleno y estamos convencidos de que también va ser ley, en ese sentido les estamos dando las herramientas señora ministra a través de la presidencia, para darle a ustedes la justificación esencial que siempre pide el MEF, pero a través de una ley, podemos ayudar avanzar el desarrollo de nuestra región, los vuelos comerciales ya no es un lujo, es una necesidad de conectividad que necesitan nuestras regiones, y no es posible que nuestra Región de Ancash, la capital de Huaraz, no tenga actualmente vuelos comerciales.

Estuve el día viernes señora ministra asistiendo y agradezco ahí, estuvo representante del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Mincetur, estuvimos con la Aerolínea WayraPerú, que está interesada en realizar los vuelos comerciales, tanto en Huaraz y también en Chimbote, apostemos por el desarrollo, démosle las facilidades, hay que hacer trabajar, darle una mayor celeridad a esos personales que están encargados en el tema señora ministra.

Yo solamente concluyo con esto presidente, **(15)** que si no tenemos carreteras, si no tenemos aeropuertos, conectividad. No vamos a generar un mejor turismo en nuestra región y el desarrollo que tanto requiere, está en manos de ustedes; de parte de nosotros toda la mejor predisposición, desearele éxitos en su gestión y creo que la mejor forma de hacerlo es recorrer la región.

Muchas gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Domínguez.

Congresista Luciana León tiene uso de la palabra.

La señora LEÓN ROMERO (PAP).— Gracias, presidente; para saludar en primer lugar, la presencia de la señora ministra Jara en el seno de esta comisión, y ahora, que el sector ha sido asumido por una nueva autoridad, es importante aunar esfuerzos como lo ha dicho muy bien el congresista Domínguez,



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

WULIAN MONTEROLA ABREGU
PRESIDENTE

con todos los actores de manera unida y va a contar con todo nuestro apoyo para lograr la seguridad y el bienestar que requerimos para nuestra población.

Señora ministra, como usted bien sabe el sector tiene un sinnúmero de problemas, es un sector muy grande, muy complejo no solo con el tema de telecomunicaciones, el transporte aéreo, portuario sino sobre todo, el de carreteras, que es el que sabemos enluta a nuestro país. Nuestras carreteras constantemente esto genera miles de muertes y millones de pérdidas en infraestructura.

Sabemos que cada año aproximadamente son tres mil peruanos que mueren a causa de un accidente de tránsito, eso viene a ser 8 muertes diarias, 8 muertes diarias que podemos prevenir, que podemos evitar si es que fuésemos más responsables y si trabajamos en una tarea sobre todo, de fiscalización en estas áreas del transporte terrestre, que es donde vemos que hay tanta informalidad y tanta inseguridad.

Pero, miren, cómo cambiaríamos como ciudadanos si es que prevenimos 8 muertes diarias, o sea, yo sé que, si esto sucediese en un transporte aéreo sería un escándalo y sería mucho más dramático de repente para algunos. Pero la verdad, es que se trata de las mismas vidas humanas, de repente ¿por qué?, porque son personas de escasos recursos, no le damos la importancia suficiente.

Entonces, esa indiferencia es la que tenemos que evitar o de repente no es indiferencia, pero es incapacidad para prevenir estos problemas, esta informalidad que vemos constantemente y que lamentablemente no hay solución a la vista.

Y digo, no hay solución a la vista porque en la gestión anterior, no se pudo solucionar por ejemplo este tema, y más bien lo que sucedió, es que se agravó dejando más muertes que en el 2017. Es decir, por año en vez de ir reduciendo aunque sea 1%, 2%, 5% no, lo que vemos es que año a año venimos aumentado en la cantidad de accidentes de tránsito.

En el 2017, tuvimos cerca de dos mil ochocientos veintiséis muertos en todo el 2017, y tan solo, me estoy refiriendo a los accidentes de tránsito; en el 2018, tres mil doscientos cuarenta y cinco y bueno, por lo que va este año, según las estadísticas va a superar este número.

Entonces, si no hemos llegado ni siquiera el semestre, creo que podemos empezando sobre todo su gestión trabajar para que este número, que ya viene aumentando no siga, no siga creciendo.

Por ejemplo, el Banco Mundial menciona que el crecimiento potencial de PBI per cápita de los países que no invierten en seguridad vial, podría reducirse de 7 y 22% en un periodo, pero de acá a 25 años, o sea... y como van las cosas se demuestra que no podríamos lograr la finalidad que buscamos, si bien la gestión anterior y no solo la anterior sino las anteriores en los últimos años, 15 años por ejemplo, se ha enfocado siempre en lo que es tarea de infraestructura con una inversión que supuestamente superaría los ocho mil millones de soles. No hemos visto nada en favor a la seguridad vial, nadie niega su importancia, pero para qué sirven estas obras de infraestructura, que supuestamente lo que favorecería sería la conectividad en nuestro país.

Pero, la verdad, es lo que vemos no es que se está resolviendo esta tarea de conectividad, sino más bien, lo que se está es aumentando en las muertes en nuestras pistas.

Y sino planteamos acciones claras y concretas, señora ministra, como usted sabe, no vamos a cumplir las metas que se plantearon en el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial, que es reducir en un 30% la cantidad de fallecidos para el 2021.

Entonces, si bien es cierto, en su exposición usted, sí ha hecho bastante énfasis en el tema de la seguridad vial, queremos saber por ejemplo, lo que ha mencionado respecto a consolidar la información en sistemas únicos de información de materia de transporte y tránsito.

Esto quisiéramos saber, ¿para cuándo?, si nos puede dar una fecha precisa, exacta, para cuándo vamos a tener este software o esta herramienta de gestión para hacer una evaluación, monitoreo y control de las transferencias de financiamiento de proyectos viales, y, cómo va a realizar esta consolidación de la información en un sistema único, porque también tenemos que tener en cuenta, que no solo es en el tema de transporte, tránsito sino por ejemplo, tenemos datos que no son uniformes, que no son permanentes o los mismos.



Si es que analizamos por ejemplo, la cantidad de accidentes que informa la Policía Nacional por un lado, uno tiene que ir no solo a la policía, pero si vas al Ministerio de Salud por la cantidad de accidentes que se atienden ahí por el SOAT, tampoco vemos que esta línea es uniforme, o que esta información es uniforme, la policía te dice unos datos, si vas al gobierno local o regional te dice otros; si vas al Ministerio de Salud te dicen otros totalmente distintos.

Entonces, también, sería importante que cuando hagan esta consolidación de la información de sistemas únicos no solo en transportes y en tránsito terrestre, sino que también se pueda uniformizar esta data en estos tres sectores.

Y respecto, si bien es cierto, usted, si está haciendo bastante énfasis en los temas de seguridad vial. Queremos saber, ¿para cuándo puede aterrizar estos temas?, porque aquí habla de un proyecto de ley que establece medidas en seguridad vial, eso va a ser algo nuevo, ¿este proyecto de ley en qué consistiría en realidad?, ¿cuál va a ser este aporte nuevo, adicional, innovador que nos pueda... y para cuándo tiene planteado presentar este proyecto de ley?

Por otro lado, cuando hace mención a los terminales periféricos, los terminales terrestres, bueno, eso no es nada nuevo, eso ya sabemos y todos estamos en la línea en que hayan terminales periféricos. Entonces, para lograr esto, ¿qué se tiene pensado hacer?, obviamente, trabajar con inversión privada, tienen algo ya concreto porque, claro, la lógica me dice, y no solo la lógica sino lo que sucede ya en ejemplos en la región.

Por ejemplo vemos que en Chile, Santiago de Chile con una población de siete millones y medio de personas tiene una normativa muy rigurosa, muy fiscalizadora que combate la informalidad con más fiscalización y verificación en seguridad para personas, cuentan con solo 5 terminales interprovinciales privados que se encuentran estratégicamente ubicados, lo cual, permite una mejor distribución y orden en la ciudad.

Por otro lado, en Bogotá con ocho millones de habitantes funciona solo 3 terminales interprovinciales norte, sur y centro de la ciudad, y la administración de estos espacios son capital mixto, público y privado. Lo cual, hace que el Estado tenga más responsabilidad y más injerencia respecto al manejo de estos terminales.

Entonces, no solo viendo un tema de que la lógica nos lo dice, sino que también nos lo dice la realidad y cómo funcionan en países cercanos a nuestra región, ¿qué es lo que piensa hacer?, y qué es lo que pasaría con los terminales que tenemos aquí frente al Estadio Nacional o los terminales que se encuentran actualmente en Fiori, los que se encuentran en La Victoria o los que se encuentran aquí en Manco Cápac, ¿qué va a pasar con ellos? O sea, los vemos constantemente y también, ¿qué es lo que va a pasar por ejemplo, con los que ya están en Fiori y sobre todo, con lo que hemos visto por reportajes periodísticos, con cámaras en secreto a escondidas que muestran cómo recogen personas de un zona, de un paradero y las llevan a este terminal informal.

O sea, esa es la realidad, eso es lo que existe, y gracias a Dios este programa periodístico nos mostró ello, pero sería importante que ustedes utilicen estrategias similares para con una cámara secreta poder hacer esta tarea de fiscalización y llegar a estas zonas y no permitir que eso, y si eso sucede, tengo entendido, que se estaba trabajando en mejorar la legislación, la normativa para que no solo se clausure, sino con esto nada más, no se cierre, perdón, por una fecha sino que se clausuró de manera determinante.

Pero, ¿qué es lo que pasaría con estos terminales si es que llegamos a concretar que se hagan estos terminales periféricos.

Y respecto a también al trabajo de la lucha contra la corrupción, ahí, usted, tiene que ser mucho más firme de repente para que no vuelva a suceder, lo que sucedió cuando usted era directora o jefa de la Sutran, obviamente, a mí me queda claro que usted, no era ni estaba en la confabulación de estas licencias o estas papeletas, mejor dicho estas papeletas falsas, obviamente, que usted no estaba en esa línea, en esa corrupción de la presunta fabricación de papeletas falsas. Pero lamentablemente, sucedió eso y usted tuvo que salir del cargo, fallecieron 17 personas lamentablemente en un terminal y eso



generó que también el ministro que obviamente, tiene responsabilidad en esa tarea porque no está haciendo su tarea al 100% de fiscalización.

Pero a lo que vamos, es qué vamos a hacer en esta oportunidad por ejemplo con las tareas de la lucha contra la corrupción, porque un trabajo es fortalecer la alianza con la Contraloría, es cierto. Pero eso no va a parar por completo estas mafias que existen al interior de todas las áreas, ya sean de las escuelas que otorgan las licencias de conducir, o de las escuelas de los servicios médicos y las demás áreas que existen alrededor que lamentablemente, el sector de transporte, es un sector tan pero tan informal y que durante tantos años no se ha hecho nada y más bien lo que hemos hecho es tener la vista gorda para no encajar y no ser mano firme y mano dura en estas áreas.

Entonces, esa lucha contra la corrupción, más allá de esta alianza con la contraloría, o el reforzamiento del procedimiento administrativo disciplinario, o sea, ¿cómo ser más tajantes, más duros, más firmes en esto, para sacar toda la corrupción que existe?

Como mencionábamos el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial, usted, plantea que en lo sucesivo va a presentar este proyecto de ley, como decía, ¿cuál es el plazo para presentación de este proyecto de ley?, y básicamente, ¿en qué consiste este proyecto de ley?

Y en esa línea, también, ¿qué tiene pensado para mejorar el trabajo que viene realizando Sutran?, porque como lo ha dicho otros congresistas, el congresista Apaza y otros, es necesario aumentar los recursos para las acciones de fiscalización y las acciones de control con cuarenta y ocho millones de soles, no sé qué tanto se podría hacer para **(16)** la tarea de fiscalización en terminales, en carreteras. Entonces más allá de la persona, del encargado como jefe de la Sutran, vemos que también se trata de un tema de recursos económicos para hacer bien su tarea y de repente trabajar con mayores dispositivos tecnológicos que le permitan hacer esta tarea de fiscalización y supervisión.

Cuando sucedió este tema del terminal informal, el ministro de entonces, mencionó que había dispuesto que en 45 días iba a tener claro, cuáles son los terminales que verdaderamente estaban cumpliendo con todos los requisitos, obviamente, esos 45 días ya pasaron, él no se ha quedado en el cargo, pero es importante que nos dé cuales son estas acciones de control y cuáles han sido los resultados porque este fue un anuncio, de repente no sé si usted lo tomó o los directores de estas áreas tomaron el tema y por qué por ejemplo el MTC de Trujillo habilitó 119 terminales terrestres a nivel nacional, ¿cuántos de esos serán formales?, ¿cuántos de esos estarán cumpliendo verdaderamente con todos los requisitos?

Entonces usted tiene que estar más rigurosa, para que no pase lo que paso en Sutran, y que no sigan actuando estas personas con la informalidad que ya vemos existen y operan en el país, Y en Lima estos 26 terminales informales que crean caos e inseguridad, ¿ya los han cerrado, los van a cerrar?, ¿les han puesto un plazo para que cumplan con los requisitos?, o sea, quisiéramos saber por qué el ministro de entonces mencionó que tenía 45 días para informar. Estos 45 días ya pasaron y no, nos han traído un reporte de lo que ahí sucedió.

Y por otro lado, el Ministerio de Transportes también con el ministro de entonces, mencionó que para el primero de abril iba a tener ya operativo esta norma de ATU que la dimos aquí, yo fui una de las autoras de ese texto que obviamente, hubiese preferido que no tengamos que utilizar un Autoridad de Transporte Urbano y que se haya implementado el artículo 17.º, de la Ley de Transporte terrestre, que establecía que cuando no había este trabajo conjunto de coordinación, pues, entre ambos municipios lo que tenía que hacer, es uno de ellos tomar la titularidad para de manera conjunta trabajar en la implementación y de hacer una norma y un trabajo conjunto en casos como estos, de la municipalidad, municipios contiguos, donde se sobrepone muchas veces acciones y al final cada uno hace lo que quiere, que es lo que vemos hoy en día.

Entonces, esto dijo que la ATU se iba, que la ATU ya iba a salir y esto iba a ser para el primero de abril, obviamente, con la persona y jefe de esta autoridad, bueno, obviamente, hemos rebasado ese plazo y no tenemos un alcance. Entonces usted ha mencionado que ya se están haciendo unos análisis de subsidios y todo ello, que está bien, esta razonable.

Pero quisiéramos saber entonces, ¿para cuándo podemos tener ya la ATU funcionando, 15 días, 20 días un mes? Nosotros vamos a entender si nos dicen 2 meses, 6 meses, no podemos hacerlo, vamos a



contratar un estudio especializado, lo que sea; pero que no, nos digan primero de abril, si es que no va a ser posible.

Y además, quisiera saber también porque en alguna oportunidad se habló aquí del chatarreo e independientemente del chatarreo que está haciendo la Municipalidad de Lima también se habló que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones iba a trabajar en esto del chatarreo, para ir progresivamente renovando el parque automotor, pero más que renovando el parque automotor también era sacando muchos vehículos, no solo antiguos sino porque también el objetivo ahí, es ir mejorando el transporte de uso colectivo, el transporte terrestre como el Metropolitano, mejorando, poniendo más vehículos para este servicio, el tren también y así sucesivamente con otras, no solo transporte privado sino con transporte público.

Entonces, ¿quisiéramos saber si se va a implementar, se va a llevar a cabo este chatarreo?, no se va a llevar a cabo, se podrá hacer de acá dos, años, tres años, o sea, ¿quisiéramos saber?, ¿esta como política de acción dentro del ministerio o no?

Y recordemos ministra, que su sector es uno de los que cuenta con mejor presupuesto, con uno de los mayores presupuestos que es de quince mil millones de soles, que deben de usarse para mejorar la vida de los peruanos y evitar que justamente, como hemos dicho aquí ya, siga muriendo tantos ciudadanos y hermanos peruanos.

Entonces, para ello, es necesario que el ministerio tenga políticas públicas claras, firmes, duras y muy concretas destinadas a garantizar la seguridad y un servicio de calidad, cero tolerancias, cero indiferencias, y más bien ser mano militar y con mucha firmeza.

Esas son las preguntas básicamente que tengo y quisiera si me puede responder de preferencia en esta sesión y no por escrito, sino ahora, cada uno de los temas que le he comentado.

Eso es todo.

Muchísimas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista León.

Congresista Palomino tiene uso de la palabra.

El señor PALOMINO ORTIZ (FP).— Gracias, presidente.

Me pide interrupción el congresista Clemente, no sé si le concede.

El señor PRESIDENTE.— Tiene uso de la interrupción congresista Clemente.

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

Quería hacerle una consulta a la ministra si, ¿bajo qué mecanismos ustedes hacen un control cuando se hace una transferencia para un proyecto específico al gobierno regional o a los alcaldes?, ¿cuál es el seguimiento que hacen a la obra, a la ejecución de la obra, a la calidad de la obra para que se termine como corresponde y tenga el objetivo para la cual fue trazado?, ¿hay un área que hace el seguimiento o bajo qué esquema ustedes evalúan eso?, porque mayormente, se hace una transferencia y luego se queda ya a responsabilidad del gobierno regional o municipal que se haga la obra. Pero resulta, que a veces nos encontramos con malas autoridades, que no hacen la obra como corresponde y el ministerio aparentemente ya transfirió, dice, ya la obra está funcionando, pero resulta que en la práctica eso no funciona. Entonces, no solamente dejar el papel a la Contraloría, sino como ministerio hacer su propio seguimiento, porque quién es el más interesado que esa obra funcione; es el ministerio que le corresponde, entonces, ¿qué medidas se están tomando o cómo se está fortaleciendo, se está descentralizando?, ¿Cuál es el mecanismo en sí que están haciendo para poder evaluar y hacer seguimiento que la obra realmente funcione?

Gracias, presidente.

Señor PRESIDENTE.— Congresista Palomino.



El señor PALOMINO ORTIZ (FP).— Gracias, presidente; saludar a la ministra de Transportes María Esperanza, y el nombre nos dice, hay una esperanza en el Ministerio de Transportes seguramente, con los cambios que va a plantear y con este eje de gestión que nos ha informado.

Ministra con mucha atención he escuchado todos los lineamientos a través de este eje que usted ha manifestado, pero, yo quiero centrarme en dos puntos nada más, que es de seguridad vial y también la infraestructura. Yo creo que esos dos van de la mano, cuando hay una buena infraestructura la seguridad seguramente se va a darse de por sí.

Pero, si la infraestructura en las vías de comunicación, en el transporte terrestre como alguien hablaba del Truck Center, realmente nuestras vías no cuentan con eso, entonces, si nosotros cada vez que viajamos y los congresistas que viajan al interior del país ven camiones, automóviles todo al costado de la vía y qué seguridad podemos nosotros hablar y con qué facultad podemos hablar de la seguridad sino damos infraestructura, o trabajamos con ellos, para poder solucionar este problema que acontece en todo el país prácticamente.

En ese sentido, ministra, quisiera hacerle de repente consultarle, ¿cuál va ser el plan o políticas para poder trabajar en este sector tan importante para cuidar la seguridad de los que usan la vía y comunicación?, y la seguridad vial va también en la cultura vial, los transportistas peruanos realmente, hay, hablemos pocos transportistas que tienen esa cultura de transporte y también cumplen con los reglamentos. Pero la mayoría el 70 o 80% de los hermanos transportistas no tienen esta cultura vial, porque realmente buscan sacar la vuelta a la ley.

Alguien hablaba para mejorar el transporte informal, el transporte informal realmente lo hace el que quiere hacer servicio, porque el transporte está regulado a través de pesos y medidas de los vehículos el M1, M2 tienen parámetros para poder y prestar servicio y el M3 también, el M3 cumple con las condiciones de pesos y medidas, medidas de asientos y cumplen con reglas de cumplir cada cierto tramo o cierto tiempo con dos unidades o con dos conductores para que puedan velar por la seguridad y lo mismo se hará con el M2, M1, que quieren formalizarse, cumplir con esas reglas o con esos lineamientos que tiene el transporte M3.

Yo creo que las leyes están bien claras, en este caso hay que trabajar en el reglamento de pesos y medidas o adecuar los transportes que quieren formalizar, que ellos se adecuen a estos reglamentos cumpliendo con los lineamientos de los pesos y medidas, porque para viajar de 5 horas o 24 horas las medidas entre asientos son prácticamente 70 a 80 centímetros para poder viajar holgadamente.

Pero en el colectivo que utilizas esos tienen un 40 viajes corrugado, entonces la seguridad, la integridad física del usuario, por más que uno necesita viajar rápidamente se ve maltratado.

En ese sentido, yo traslado la preocupación de los hermanos, mis compañeros congresistas también de formalizar el transporte M1... ver por la parte de legislación que tenemos, la ley está dándose, podemos circular a nivel provincial dentro de la región. Lo que quieren, es que el transporte de M1, M3 quieren que se transfieran a la interregional.

Entonces, yo creo que eso tiene ya normativas, y cumple con los reglamentos de pesos y medidas, entonces, yo creo que eso es trabajar en ese lado y también si la misma ley te invita para que uno puede hacer servicio, hacer asociaciones, cuando hago asociaciones puedo llegar al rol del M3 para poder yo presentar este tipo de servicios.

Entonces, yo creo que también es la parte de organización de los transportistas, no están enfocados en el, ¿cómo dar el mejor servicio? Yo sé que hay lugares que realmente necesitan de este servicio, regular este tipo de servicios, pero con el tipo de la ley que manda.

En ese sentido, ministra, yo creo que habrá que hacer una mesa de trabajo con todos los que realmente demandan este tipo de servicio, y es más, yo soy de la región de Apurímac, ministra, tenemos dos vías muy importantes, lo que realmente las vías de Evitamiento que en la ciudad de Abancay, que esta turgurizado, en la Transoceánica diario pasan más de mil vehículos y entran a la ciudad y el transporte de vía Evitamiento teniendo el presupuesto, teniendo ya toda la factibilidad, hasta el momento no se está dándose el trabajo para que los vehículos transiten por esta vía.



Y otra de las vías importantes que también está en la misma condiciones, es la Ramal de Pacucha, Andahuaylas de la zona turística, que tiene un presupuesto y que ya está en licitación y realmente las licitación que [...] el presupuesto parece que están destinando a otro y nos deben dar prioridad para continuar este importante proyecto (17) de la pista para poder mejorar el turismo en la ciudad de Andahuaylas en el departamento de Apurímac.

Ministra, yo creo que es importante y cuenta con nuestro apoyo desde el Congreso, porque realmente queremos trabajar en visión del desarrollo del país.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, congresista Palomino.

Congresista Rey Ventura tiene uso de la palabra.

El señor VENTURA ÁNGEL (FP).— Muchas gracias, presidente; buenas tardes colegas congresistas; señora ministra como está usted, gusto de tenerla aquí en el Congreso de la República y el saludo también va para los viceministros.

Yo quisiera hacer algunas precisiones referente y todos saben aquí, que el problema que tengo en la Carretera Central y usted conoce el sector, señora ministra, usted más que nunca de mostrar una voluntad política y sobre todo a un corto plazo.

Pedirle que, pueda restringir el tránsito de vehículos pesados en la Carretera Central porque se ha demostrado infinidad de veces, que cuando hay una protesta, hay una marcha, los vehículos de carga pesada, los que no llevan productos perecibles van por la ruta Huayllay-Canta, no está en perfectas condiciones, no está asfaltado al 100% pero sí es transitable.

Si usted tuviera la voluntad política de restringir por lo menos cada 5 horas y darle pues alternativa de que puedan transitar por la carretera Huayllay-Canta hacia Lima, y sí lo pueden hacer ellos, lo han demostrado hace unos días hubo una medida de protesta y tranquilamente iba por esa ruta, solo necesitamos que emita una resolución ministerial de restringir el tránsito por horas y tranquilamente ellos van a utilizar esta ruta.

Creemos, que como decía el Presidente de la República cuando fue ministro de su sector, él se comprometió aquí señora ministra, a tener para el 2021 el 100% de las vías nacionales, asfaltadas al 100% consolidación del Sistema de Observación Nacional, acá dice meta al 2021, 100% de cobertura; Red Vial Nacional al 2021, al 100% señora ministra, creo que ya se están dando cuenta, de que la ejecución presupuestal no les va dar para que puedan lograr al 2021 el 100%, por eso, el día de hoy usted se comprometió al 90% algo similar con el caso de sector educación, cuando dijeron que iban a construir 1000 colegios al año, y ahora, solo dicen van a intervenir 1000 colegios al año.

Entonces, creemos, señora ministra, de que pueda usted agilizar los procesos de ejecución, por ejemplo su sector el año pasado, ejecutó solo el 88% de ejecución presupuestal; el 2017 89%; el 2016, 84%. Y son los gobiernos locales quienes necesitan estos recursos, los gobiernos regionales, los municipios distritales.

Yo tengo un claro ejemplo referente a la provincia de Oxapampa, el Presidente de la República estuvo casi tres semanas en Oxapampa, y solo fue a ver supuestamente a inspeccionar. Pero me hubiese gustado que vaya con una resolución de transferencia o con un decreto supremo a decir gobierno regional de Pasco, usted intervenga en esta carretera toma veinte millones; gobierno provincial toma diez millones, quince millones, intervengan en la recuperación para la reconstrucción de sus carreteras, porque fueron afectadas por la temporada de lluvias y huaycos, porque todavía estamos en un marco de declaratoria de emergencia y tranquilamente puedan transferir recursos a los gobiernos locales, porque ellos sí han intervenido por ejemplo el distrito de Pozuzo en una carretera nacional.

Y aquí viene la tarea en el ámbito anticorrupción, así como existe “el Club de la Construcción” existe “el Club de las Consultorías” también existe “el Club de los Contratos de conservación” señora ministra, y nosotros necesitamos que desde su sector ya se dé mano dura a estos contratos de conservación, tenemos muchos ejemplos en el ámbito nacional.



Yo quisiera pedirle que fiscalice más el accionar de la empresa Consorcio Selva Central de Oxapampa, Huamcabamba, Pozuzo, Codo del Pozuzo, porque ahí son muy buenos para exigir recursos al Ministerio de Transportes, pero no ejecutan tan igual como está enmarcado en el proceso constructivo. Hay muchos problemas en su sector, ya los congresistas han expuesto tranquilamente desde el ámbito del transporte, el tránsito y la seguridad vial y lo saludo, y eso es loable de reconocer que su accionar desde el ministerio de Transporte va en un marco de una campaña de sensibilización, crear consciencia cívica referente a la seguridad vial.

Las carreteras en el ámbito nacional en mi región, como es la carretera Lima-Canta Huayllay, que también ya va en un proceso de ejecución; Oyón-Yanahuanca, ambos que se está ejecutando en el primero y segundo tramo. Pero, yo quisiera pedirle por favor, que en los próximos días, me pueda facilitar el expediente técnico de la obra, y expresamente el componente de mano de obra, señora ministra, porque se están pagando sueldos de setecientos soles, ochocientos soles y la gente necesitan trabajo y a veces acepta estos sueldos. Pero si nos vamos al expediente técnico, deberían de pagar bajo el régimen de construcción civil, por encima de los dos mil soles, ¿a dónde va ese saldo?, ¿si le van a pagar ochocientos soles a dónde va los mil doscientos soles? Al bolsillo del empresario, se va a la corrupción, si tanto se pelean entre el supervisor y el ejecutor y defienden ambos el expediente técnico, ¿por qué también no defiende el expediente técnico en el componente de mano de obra?, porque está generando resentimiento.

Yo quiero reconocer acá la palabra del Presidente de la República, cuando dice, los primeros beneficiarios tienen que ser los de las comunidades aledañas, los que viven en las comunidades aledañas, y eso no se está dando, señora ministra. Es por eso que la invitó a que podamos visitar in situ distintos tramos del proceso de ejecución, y usted, pueda intercambiar opiniones con los presidentes de la comunidades campesinas, los presidentes de las comunidades campesinas muestran su malestar, porque no está llegando el beneficio directo referente a la generación de puestos de trabajo.

Hay muchos problemas también en el caso de los compromisos que tiene el ministerio, porque hay acta firmada por el exministro, referente a la devolución del Impuesto Selectivo al Consumo y el Impuesto Selectivo al Consumo, se les ha cobrado a los transportistas de carga pesada de pasajeros a los privados, a los que utilizan el combustible conocido como el petróleo. Pero ahora, se le quiere devolver solo a un sector, solo a un grupo empresarial. ¿A cuántos anteriormente se le ha realizado la devolución?, porque constantemente el Congreso aprobaba normas para devolver el Impuesto Selectivo al Consumo, 21%, 25% ahora, viene con 53%, esa propuesta legislativa ha regresado a la Comisión de Economía, a la comisión del Congreso y usted ahora, como responsable del sector, necesitamos su opinión ¿quiénes se van beneficiar con esta iniciativa legislativa?, y, ¿por qué no también ampliarse al ámbito de poder hacer la devolución a otras modalidades de transporte?, ¿por qué solo a ellos?, si a todos los rubros del transporte han elevado el costo del petróleo.

Referente a los contratos de concesión, hace una semana estuvo aquí la presidente ejecutiva de Ositrán, y decía nosotros no podemos revisar el contrato, nosotros no podemos hacer recomendaciones del contrato, si es que una de las partes no nos pide, y fue el compromiso del gobierno de revisar los contratos de concesión, hace más de un año, que pasó el accidente de Pasamayo, hace más de un año que exigíamos que no se instale el cuarto peaje en la carretera central, y nosotros desde la Región Macro Centro seguiremos defendiendo nuestra posición de que este contrato tiene que ser revisado y sobre todo, recuperar esta carretera central, que fue motivo de muchas paralizaciones que hubo por parte de la Macro Región del Centro en referencia que nos pretendan elevar el costo de los peajes.

Señora ministra, también hay otra tarea referente a los procesos de obtención de licencia de conducir, ¿quién fiscaliza las regiones? Dicen la Contraloría, pero yo quisiera pedirle a usted, en el marco de la lucha a anticorrupción también supervisar, fiscalizar y monitorear a los procesos de otorgamiento, licencia de conducir de muchos gobiernos regionales, porque sigue campeando la corrupción, ahora, que han cambiado de gestión, siguen con esta misma modalidad de otorgar la licencia de conducir por *delivery*. Si esto era un negocio de Lima, este negocio se ha trasladado a distintas regiones en el ámbito de los procesos de descentralización hacia los gobiernos regionales, con eso tampoco, yo no pretendo decir que se recupere el proceso de otorgamiento de licencia de conducir, sino fortalecerlos, sino también



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

WULFRAN MONTEROLA ABREGU
PRESIDENTE

hacerle el seguimiento, sistematizar toda la información y ponerle candado al proceso de otorgamiento tanto en el examen de manejo, en el proceso de evaluaciones para revalidar las licencias de conducir.

Continuaremos nosotros exigiendo desde nuestro espacio, porque la Constitución así nos enmarca, de que tenemos que ser fiscalizadores, gestores para poder reflejar las grandes dudas que tenemos y tienen la población en general en nuestras regiones. Felicitarla en su sector, usted conoce de cerca el Ministerio de Transportes.

Presidente, el congresista Edmundo me pide una interrupción.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Edmundo, tiene usted, la interrupción.

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

Un poco para poder extender lo dicho por el congresista Ventura a cerca de la Carretera Central.

Fíjese, ministra, todo gran problema tiene varias esferas de solución, está el corto plazo, mediano plazo y largo plazo. Yo entiendo, que la solución a la Carretera Central a largo plazo debe ser remodelar la carretera y ponerla acorde a todo el aforo que debería tener la Carretera Central; a mediano plazo, está la solución que usted está dando, es decir, de generar vías alternas que permitan tener fluidez en el transporte, no de manera directa, pero de manera indirecta; y al corto plazo, esta lo planteado por el congresista Ventura, es decir, restringir la Carretera Central ingresos y salida de camiones de carga pesada. Eso se llama la hora de Lima. Es decir, darles prioridad a los ciudadanos de Lima, para que puedan disfrutar y movilizarse de la ciudad.

Y lo bueno, de todo esto, es que yo entiendo que la Municipalidad de Lima está de acuerdo, porque el alcalde de Lima ha manifestado la buena voluntad de poder restringir la entrada y salida de camiones de carga pesada a la ciudad.

Acá en el Congreso estamos de acuerdo y por cierto, aprovecho para hacerle un recordatorio al presidente, que yo presenté la bancada de Acción Popular presentó un proyecto de Ley el 2859/2017 entre lo cual, lo que dice restringir los horarios generando todo un sistema de Truck Center alrededor de la ciudad de Lima, y solamente faltaría la buena voluntad del Ejecutivo.

Yo creo que los tres estamentos, la municipalidad, el Ejecutivo y el Congreso estar de acuerdo según la medida, que ya creo, yo se ha convertido en una necesidad y una obligación para los ciudadanos de Lima.

El señor PRESIDENTE.— Concluya congresista Roy.

Esa voluntad existía, pero no se ha plasmado en la realidad.

El señor VENTURA ÁNGEL (FP).— Claro, eso pasa por voluntad y decisión y mano firme y cuando los transportistas de carga hacen huelga, no retroceder y eso es lo que ha pasado con la gestión anterior, cedieron en los reclamos, paralizaron 3, 4 días y cedieron con el pretexto del reclamo al alza de peajes, pero su objetivo era que le devuelvan el 53% del Impuesto Selectivo al Consumo.

Creemos, señora ministra, que usted, va a tener la voluntad porque conoce muy de cerca el sector, sacar una resolución ministerial y decir en tales horas no pueden transitar por la Carretera Central los vehículos con tales características y, **(18)** sobre todo, los que pasan por encima de los tres ejes y que no llevan o no transportan productos perecibles, los minerales, las piedras, las rocas, el cemento, madera. Esos productos deben transitar ya por la carretera Lima, Canta, Huayllay. No hay necesidad de que puedan ir, los combustibles, por ejemplo, que van a Pucallpa, a Huánuco, el petróleo, el gas, eso debe transitar ya por esa ruta, no está en perfectas condiciones, pero sí está para soportar el tránsito de este tipo de vehículos y aliviar la carretera central, son más de 5 millones en la macrorregión del centro que sufrimos con los problemas de la carretera central. Constantemente hay accidentes de tránsito a causa de este tipo de vehículos.

Otro problema que tenemos en la macrorregión del Centro es el tránsito, por ejemplo, de Cerro de Pasco a Huánuco. Solo hay dos empresas de transporte, estas dos empresas de transporte no llegaron ni a nueve buses de la categoría M3. El otro problema que tenemos también es Oxapampa, Chanchamayo,



no hay transporte M3 y se trata de regiones distintas. La Región Junín con la Región Pasco, no hay autorización y creemos que se pueda facultar a las provincias de distintas regiones en el marco del artículo 17.º de la Ley 27181 que puedan firmar un régimen de gestión común. La provincia de Pasco con la provincia de Huánuco, la Región La Libertad con la Región Cajamarca, en Ancash, en todas las regiones tenemos estos problemas de que hay servicio que no están legalmente constituidos, pero desde su sector motivar una norma que pueda facultar que provincias de distintas regiones puedan llegar a un consenso.

Por ejemplo, también tenemos la provincia de Junín con la provincia de Pasco y así hay innumerables ejemplos de resaltar a nivel nacional, eso es en el marco de la ley 27181 en su artículo 17.º para generar el régimen de gestión común, señora ministra.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista.

Congresista Villanueva, tiene el uso de la palabra.

El señor VILLANUEVA MERCADO (AP).— Gracias, presidente; señora ministra, viceministros, funcionarios, colegas congresistas.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Villanueva, una interrupción le solicita el congresista Narváez.

El señor VILLANUEVA MERCADO (AP).— Si lo permite, señor presidente.

El señor NARVÁEZ SOTO (APP).— Gracias, presidente; gracias, congresista Villanueva.

Solamente para puntualizar un aspecto de la sesión. Muchos colegas congresistas no están presentes no porque quieren desairar a la ministra, están ausentes porque tienen una serie de comisiones. Yo mismo ya estoy rezando para que termine de una vez los colegas, ojalá brevemente a preguntar, porque tengo sesión de la Comisión de Salud, entonces eso quiero que la ministra sepa que acá somos muy respetuosos y estamos contentos de la presencia de los funcionarios del MTC.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Narváez.

Congresista Villanueva, continúe.

El señor VILLANUEVA MERCADO (AP).— Gracias, presidente.

Al congresista Narváez, tenemos la Comisión de Salud, así que tranquilo nomás. Permítame solamente y muy rápido, mucho más rápido y preciso.

Señora ministra le deseo los mayores éxitos en la gestión, sé que está poco tiempo en la gestión, pero del mismo modo cuenta con una vasta experiencia que nos garantiza, quisiéramos nos garantice una mejor gestión que la de los anteriores por el bien y consecución de los objetivos que se ha planteado y hace bien en recuperar en su primera presentación el rol rector del Ministerio de Transportes cuando fundamentalmente estos estarían orientados a una mayor coordinación con los gobiernos locales y regiones cuando está orientados a la forja de una mayor calidad y seguridad en el transporte, así como una mayor eficiencia en la ejecución del gasto público sabiendo que el año pasado lograron un porcentaje que se dio, inclusive, pese a haberse reducido las metas presupuestales inicialmente previstas.

Saludo, igualmente, el hecho de que usted haya recogido en su presentación la lucha anticorrupción y ahí quisiera hacerles algunas preguntas. Soy cusqueño y conjuntamente con Apurímac compartimos hoy día del debate nacional que ha jaqueado al gobierno respecto al tema de las Bambas y ya no quisiera, sino plantearle algunas preguntas.

¿Cómo así esta carretera, fundamentalmente, orientada y exclusiva para el uso del transporte de mineral de una empresa particularmente que todos conocemos, hoy día es una carretera nacional? En los debates y negociaciones que se han dado en el Cusco con las provincias de Chumbivilcas, Paruro y particularmente Espinar se ha anunciado la posibilidad de que el Ministerio de Transportes continúe con



la tarea de la valorización, metrado correspondiente de las carreteras para resarcir no solamente la propiedad de las comunidades, sino de los propietarios privados y demás y revertir aquella tendencia que se dio de pacto por parte de la empresa al haber asumido los terrenos para la construcción de estas carreteras que, ciertamente, han terminado comprometiendo al Ministerio de Transportes cuando declara que esto es una carretera nacional siendo que en el debate del 16 en este mismo Congreso esa responsabilidad fundamentalmente debía haber sido o debía haber recaído en manos de la empresa a ser exigida por el Ministerio de Transportes y el Ejecutivo en su conjunto para que en el estudio de impacto ambiental esta consideración fuera admitida así.

De haber sido así, obviamente, la responsabilidad que asume hoy día el Ministerio de Transportes tendría que ponerse en cuestión más aún si como se ha dicho en Cusco estarían evaluando aquel anuncio que hizo, señora ministra le ruego. Digo yo si esto es un diálogo que sostenemos entre el Legislativo y el Ejecutivo igual que le ponemos la atención le rogaría nos ponga atención, porque sino el diálogo. Está bien, en todo caso.

Fíjese allá en Cusco en las tres mesas de negociación se dejó establecido que el Ministerio de Transportes hoy día comprometía un trabajo de metrados y valorización en algún momento acometería las tareas de resarcimiento a las comunidades y propietarios privados de los terrenos utilizados para la carretera por la empresa en todo ese tramo, en todo el tramo del corredor minero. La pregunta es si, efectivamente, el Ministerio de Transportes correrá con los gastos del pago de estos terrenos utilizados y también con el de la pavimentación sabiendo que esta es una responsabilidad fundamentalmente de la empresa que debiera ser exigida por el Ministerio de Transportes y el Ejecutivo en su conjunto. En todo caso, cuánto se tiene previsto, cuáles son los plazos y programas.

Hablando del tema de corrupción. Acaba de anunciarse en Cusco otra vez los manejos indebidos que han permitido y han determinado algún tipo de manejo ineficiente de Corpac. Allí no siendo una institución directamente manejada por ustedes, pero si influenciada sería bueno tener su intervención.

Ya ha sido mencionado el tema de las licencias de conducir, el tema de las movilidades y transporte urbano parece muy importante sea una de las líneas de acción de su parte, no había sido tocada entiendo por otro de sus antecesores, sin embargo, creo que el tema de planificación urbana que ha sido dejada de lado ya hace mucho tiempo no por este Ejecutivo, sino por el gobierno y el Estado peruano en su conjunto ya hace algunas décadas sería bueno se ejecute más aún cuando se hablan de Track Center para Lima, de resolver el tema del transporte y la movilidad que, ciertamente, son objetivos para ser más eficientes las ciudades en las que hoy día se revierten y se reproduce el desarrollo que sería bueno sea correspondida por la eficiencia en que funciona las ciudades y si ese es un tema y un objetivo, creo que es una prioridad que auguramos pueda ser conseguido en parte importante por su gestión.

Ahí sí quiero insistir en algo muy importante. En la medida que se plantea algunos objetivos para las políticas de transporte urbano, ha olvidado la referencia correspondiente al factor matriz energética que hoy día no solamente nos plantea un reto en tanto todavía mantenemos un uso preponderante de los fósiles y en cuanto tenemos pendiente las posibilidades del gas, así como la electromovilidad, que hoy día son mecanismos que se utiliza en el mundo, tecnología y demás que creo debe ser muy bien tomada por su portafolio.

Es más, en el caso de las ciudades cuando usted plantea como parte del rol del Ministerio de Transportes para tratar con los municipios, hay un tema muy importante. Las ciudades, cada una de ellas, tiene calidades, características distintas, la mía por ejemplo, Cusco, tiene características patrimoniales y tiene un parque automotor, además, permitido por el ministerio que usted dirige hoy día, sin embargo, la reglamentación que ha sido referida en varios comentarios no se corresponde y está en manos del Ministerio de Transportes y hay que revisar.

Entonces, es parte de la eficiencia con que debían hoy día operar las ciudades, casi queda en sus manos, porque del análisis correspondiente, la información que maneja y las propuestas y salidas que se puedan plantear, dependerá mucho la eficiencia con que funcionen algunas de nuestras ciudades y creo que está bien la referencia hecha la posibilidad de la 27181 para que la revisión que pueda tener el



artículo 17.º haya una mayor concertación de políticas que nos permita mejorar la eficiencia y el funcionamiento del transporte en las ciudades fundamentalmente.

Creo que está bien el recuerdo que hemos hecho algunos de los congresistas para revisar algunas de las concesiones de servicios. También en el caso de los aeropuertos que ha sido reclamado inclusive por Arequipa. Saludo la ejecutoria que tiene el Ministerio de Transportes en la renovación de los puentes, el caso de Cusco respecto de los puentes de Urcos, Angostura y la posibilidad de tener pronto el restituído puente de Urubamba de 75 metros que hace mucho tiempo espera que sea así, es una buena noticia que nosotros saludamos.

El tema del transporte ferroviario también es importante, ¿por qué? Porque en el Congreso estamos actualmente a través de un grupo de trabajo de la Comisión de Comercio y Turismo estamos evaluando algunas concesiones dentro de ella la que corresponde al ferrocarril sur oriente y ahí la conclusión grande, una de las conclusiones grandes es que mil y tantos kilómetros que supone esta concesión que iba desde La Convención hasta Puno y hasta Arequipa, inclusive, hoy día ha sido reducida fundamentalmente por parte de los concesionarios y ahí tiene que ver transportes, elementalmente a los tramos de Cusco, Machu Picchu, Ollantaytambo, Machu Picchu y particularmente Matarani hasta Arequipa o Imata para el transporte de los minerales.

El resto de transportes de la línea férrea extendida, está subutilizada y, por tanto, no le rinde los frutos ni económicos ni tampoco cumple con los objetivos de transporte y movilidad que bien tuvo su época de oro en los tiempos en que ese ferrocarril tenía la acogida y atendía la demanda de transporte de todo el eje entre Cusco, Puno y Arequipa inclusive, así que hay, igualmente, la posibilidad de poder hacer una evaluación de esta concesión sería muy importante.

Es más, la posibilidad de extenderla hasta Huancavelica, dado que ha hablado también del tren intermodal o del ferrocarril interoceánico con el cual muy bien podría conectarse hasta Huancavelica, porque ha anunciado usted la posibilidad de remozar el tren Huancayo, Huancavelica nos daría la posibilidad de pensar en un eje central que comunique no solamente Lima con Huancayo, Huancavelica sino hasta Puno y Arequipa, inclusive, a través de esta línea ferroviaria, porque hace poco, señor presidente, hemos aprobado, justamente, el proyecto que declara de interés nacional que esperamos pueda ser adoptado por el Ministerio de Transportes a efecto de que, efectivamente, el proyecto en algún momento pueda hacerse realidad cuanto más antes mejor.

De otro lado, el aeropuerto de Chinchero. Obviamente, ahí tengo algunas preguntas que plantear. Anuncia acá que se estaría realizando el 35% del movimiento de tierras en el 2019, creo que la cifra es bastante optimista ya quisiéramos nosotros que, efectivamente, eso fuera cierto. Lo que sabemos es que la concesión realizada a diciembre o el 2018, no apunta sino a cubrir el 5% del movimiento de tierras que debe culminarse, además, en setiembre, entonces, cómo así el 35% sería culminado este año.

Es más, nos importa saber cómo es que el movimiento de tierras previsto para, además, acabarse el 2019 porque así fue como se previó cuando se asignó 250 millones el 2008 todavía, debe acabarse cuanto antes. Más aún si como usted anuncia en su presentación el aeropuerto tiene previsto acabarse el 2021 sabiendo que el movimiento de tierras tiene un avance del 5% previsto hasta setiembre, aunque claro, optimistamente, se refiere al 35% para acabarse este año.

Quisiera preguntar, además, siendo que esta es parte de la responsabilidad con que el Ministerio de Transportes de su dirección ha asumido todos los proyectos complementarios. Se había previsto un túnel para mejorar la conexión entre Cusco y el aeropuerto, la mejora de las carreteras entre Chinchero y Urubamba; Chinchero, Cusco entre otros, así como la conexión de la carretera troncal con el terminal. No hemos tenido mayores noticias acerca del tema, aprovecho la oportunidad para preguntarle, (19) ¿cuál es la situación del proyecto también ahora que se hablan de términos de referencia que nos ha puesto en contacto con varios gobiernos internacionales que han ofrecido la posibilidad de participar en este proyecto con la posibilidad de asistencia técnica mínima requerida conforme al procedimiento recomendado por el Banco Interamericano?



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

WILIAN MONTEROLA ABREGU
PRESIDENTE

Esta referencia, ciertamente, es novedosa, nos gustaría tener algunos detalles que nos permitan saber cuáles son los términos de referencia, cuándo se define, cuánto de presupuesto supone, qué relación se establece para con el proyecto mismo, el contenido entre otros aspectos.

Y, finalmente, solo aprovechar su presencia para preguntarle por un proyecto muy importante para nosotros que nos permitiría vincularnos con mayor premura entre Cusco y La Convención que es el túnel La Verónica. No ha sido mencionado, no está referido entre los proyectos, anteriormente se referían, no sabemos cómo está.

Otro proyecto que nos ayudaría a romper el cuello de botella que supone la conexión ferroviaria de Cusco o de Ollantaytambo con Machu Picchu es la carretera Santa María, Santa Teresa que ha ido postergándose por mucho tiempo y que permitiría flexibilizar los accesos a Machu Picchu y mejorar los servicios turísticos. Entre otros, señora ministra, le agradezco por las preguntas, le agradezco el presidente, así como a mis colegas por haberme permitido decir rápidamente nuestras preocupaciones.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Villanueva.

Damos la bienvenida a la congresista Melgarejo.

Tiene el uso de la palabra el congresista Miguel Ángel Elías.

El señor ELÍAS AVALOS (FP).— Muchas gracias, voy a ser puntual.

Solamente para dar un aporte y solicitar una información. El aporte es lo que dijo el congresista Dalmiro Palomino acerca de los vehículos M1, M2 si, efectivamente, se necesitan en ciertos lugares del país, pero no para que hagan una ruta Lima, Ica; Ica, Lima lo hacen en tres horas, en tres horas. O sea, van a más de 120, 140 km/hora. Me han pasado a mí como un rayo, porque yo viajo todos los fines de semana. Debería ser en los lugares que es difícil que un M3 pueda circular por ahí, sobre todo en las carreteras de nuestra sierra.

Y lo otro también que no solamente me pasan ellos a 130 a 140. Hay empresas grandes que no voy a mencionar el nombre que hacen ruta Ica a Lima que también manejan a esa velocidad, señora ministra, es increíble. Yo hablé con el dueño, porque lo conozco, me dijo no, no creo. Le mostré el video, yo iba de pasajero y lo grabé. No me dijo nada, se fue, 140 km/hora.

Lo que le sugiero que se pueda hacer es que estas empresas ya reguladas y que tienen muchos años en el negocio, puedan tener la velocidad regulada por ley. Uno puede apretar el acelerador a fondo y si está regulado a 90 km/hora no avanza más. En los países desarrollados lo utilizan, por qué aquí no. Y lo mismo, si se formalizan los otros vehículos que solamente sea dentro de la provincia donde se necesite y también con la velocidad regulada.

La pregunta que le quiero hacer como ya se habrá cuenta, porque le dije que viajo todos los fines de semana a Ica, soy iqueño, y la nueva autopista de Chíncha a Pisco que es una maravilla, no tengo quejas. De lo que sí me quejo es que cuando la terminaron de construir inmediatamente la volvieron a romper a la altura de San Andrés, hicieron un corte ahí desviaron e hicieron un túnel. Yo paré en uno de esos viajes que hice para preguntarle al ingeniero de obra. Dijo no, nos estamos adecuando a la realidad, pero si esa realidad, me dijo un disparate, o sea, no me contestó lo que realmente quería yo saber.

También ya entre Chíncha y Pisco, estoy hablando de Pisco hacia Ica la primera intervención que hubo o adenda, supongo, pero después entre Chíncha y Pisco nuevamente han roto para hacer dos pasos a desnivel que es para Tambo de Mora y Chíncha Baja. Está bien, pero lo que yo me pregunto, señora ministra por su intermedio, señor presidente, ¿por qué al hacer el contrato o hacer el proyecto no figuran también estas obras? Porque la población está ahí años, Tambo de Mora son pescadores, si hacen una nueva autopista le imposibilitan transitar de su casa al mar, entonces, obviamente, que han tenido que hacer un paso a desnivel.

Ahora, otra sorpresa para mí. En el kilómetro 108 al 110 han roto toda la pista, o sea, ya no son los dos pasos a desnivel que le mencioné, sino que es otro tramo de esa misma vía ¿por qué? Por su



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

WILIAN MONTEROLA ABREGU
PRESIDENTE

intermedio, señor presidente, le quiero pedir a la señora ministra María Jara que nos envíe esa información a esta comisión y también con el precio, porque eso no le han hecho gratis, quiero saber, señor presidente, cuánto ha costado, porque son adendas entiendo, supongo, tiene un costo y eso es lo que me gustaría saber.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Elías.

La presidencia también quiere formular algunas preguntas. Hemos escuchado a todos, muy breve nada más.

Yo creo que, ah, la congresista María Melgarejo, desea hacer uso de la palabra. Tiene el uso de la palabra, por favor.

La señora MELGAREJO PÁUCAR (FP).— Presidente, muy buenas tardes, por intermedio suyo saludar a la ministra y todos quienes hoy lo acompañan. Con su venia, presidente, me pide una interrupción ya no con mucho gusto.

Presidente, solo para trasladar por intermedio suyo a la ministra, sé que está recién hace poco tiempo ha asumido y debe estar tomando conocimiento de toda una política pública que espero que hayan trabajado y planificado, porque en nuestro país nunca tenemos una política pública de continuidad, coherente con el tiempo, siempre se van acomodando de acuerdo a los ministros de turno, porque nunca tenemos un plan y los planes a veces son modificados drásticamente.

Le digo esto, porque provengo del departamento de Ancash y hay algunos proyectos que hasta la fecha, por ejemplo, la vía de evitamiento de Chimbote que hasta la fecha no sale esto, ministra, ya tiene el contrato y también quiero hacer notar y que usted es mujer y para que pueda revisar tenemos el peaje más alto en Casma, ministro por intermedio suyo presidente. Se paga 16 soles para el ciudadano de a pie, ministra por su intermedio presidente, es muy alto, para los taxistas, para las combis, quizás los camiones, los tráileres puedan pagar, pero para el ciudadano que de verdad paga sus impuestos le es muy alto, es el más alto y entonces, le pido por intermedio del presidente que se haga una revisión al respecto.

Con mucho gusto si me lo permite el presidente. Solicita una interrupción, presidente, si usted lo permite con mucho gusto al congresista Castro.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Castro, tiene uso de la interrupción.

El señor CASTRO BRAVO (CP).— Muchas gracias, congresista Melgarejo.

Este es un drama ya nacional respecto a los peajes, señor presidente, también sobre eso merecemos una respuesta. El pueblo del Perú merece una respuesta, el peaje, por ejemplo, cómo va ser el tratamiento también de los peajes de Puente Piedra que uno gracias, además de esto también los contratos merecen ser revisados, porque hemos visto que todo esto se ha conseguido en función de una corrupción generalizada. En todo caso, ese es una situación que nos parece apropiada y muchas gracias señora congresista Melgarejo y que se tome en cuenta también esto señora ministra.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Melgarejo, puede continuar.

La señora MELGAREJO PÁUCAR (FP).— Gracias, presidente, eso es por un lado de lo que le hago notar que este carácter urgente revisar el contrato por qué se paga el peaje más alto en la provincia de Casma para llegar a la provincia del Santa y porque hay una necesidad de conectividad.

Y el otro punto que le quiero hacer notar, presidente, por intermedio suyo a la ministra, que hay algunos proyectos que están saliendo y creen que uno se va a dar cuenta que aún pertenecen esas empresas al Club de la Construcción como la empresa Kasa* que está en el Callejón de Conchucos que incluso no hace caso a los señores alcaldes, que se sienten burlados por estas empresas empoderadas que aún nuestro presidente del Ejecutivo no ha tomado cartas en el asunto. Se me ha hecho llegar unos documentos que yo se lo voy a trasladar haciendo las observaciones técnicas.



Otro punto que quiero hacer notar por usted, presidente, que le había solicitado también que le traslade para que se nos informe, pero ya no está el ministro anterior. En Chiquián, Bolognesi específicamente se pretendía hacer un tramo de la carretera donde solo beneficia a empresas mineras ¡cuidado! y toda política pública tiene como objetivo el bien común, ¿a qué bien común estamos apostando para las empresas privadas, mineras? Ministra, tiene que hacer un punto de quiebre, creo que una oportunidad que una mujer esté en transporte es para hacer los grandes cambios.

Así sucesivamente le voy hacer llegar un informe técnico para que usted pueda evaluar y tomar cartas en el asunto y no se demore la documentación que uno lo requiere y lo solicita.

Gracias, presidente, por permitirme hacer las preguntas.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Melgarejo.

Señora ministra, también la presidencia quiere hacer algunas preguntas y yo creo que ya tenemos más de casi cuatro horas de sesión y hablar solo en términos generales creo que el ministerio ha estado trabajando de manera muy coordinada con todas las regiones, con todas las provías descentralizados a través del director de Provia Nacional, también con Provia Descentralizado y con el viceministro, con todos he estado coordinando y lo más importante que usted está manteniendo el equipo y eso lo felicitamos y creo que va haber logros, pero quisiéramos pedirle más proactividad, que sea un ministerio más ejecutivo y que los plazos que se han establecido en su exposición se cumplan y a mí me preocupan algunas cosas que ha manifestado, por ejemplo, la de mi región.

No mencionó la Longitudinal 4. Resulta que esta Longitudinal 4 es de Izcuchaca, Anco, Mayocc y ha cobrado más de cientos de muertos, es una zona de influencia, ha habido también ejecuciones contra la misma policía, sin embargo, esto se sigue postergando. Hubo un anuncio de dos mensajes presidenciales en el 28 de julio en el quinquenio del gobierno pasado todavía anunciaron nuestra carretera, sin embargo, el pueblo sigue esperando hasta el día de hoy y eso, esa desidia me preocupa que una política pública el desarrollo vial que va a mejorar la calidad de vida de una población y sobre todo que beneficia a varias regiones del centro como Junín, Apurímac, Ayacucho, Huancavelica no se esté logrando concluir. Ojalá que lo más pronto posible, porque eso está en manos de ProInversión y en ProInversión siempre se postergan las cosas.

Y otra cosa que me ha preocupado, ministra, lo que usted ha dicho. En el año 2016 todavía el presidente actual cuando era ministro anunció las carreteras departamentales que estaba recibiendo en un 13% y que se iba llegar al 21 al 69%. Resulta que en el año 16 mismo mi región firmó un convenio con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones vía el GORE regional para asfaltar carreteras departamentales y estas carreteras demandaban por supuesto iban a ser las que las alimentadoras de las vías principales o los corredores económicos que existen por la zona y resulta que no se ha iniciado ni un kilómetro de vía y menos todavía los corredores económicos están postergados con proyectos de asfaltados PP1, o sea, el Proyecto Perú 1 (20) y estos corredores están descansando el sueño de los justos y por cierto no mejoran la calidad de vida de la población.

Entonces, si el espíritu de hacer gobierno es mejorar la calidad de la población, por qué no aceleramos y logramos, aunque sea, iniciar el proceso de hacer realidad estas vías de corredores económicos y las alimentadoras de las vías departamentales que se inician, porque estamos no saliendo del discurso y eso me preocupa muchísimo, porque lamentablemente la sierra peruana, los andes peruanos han sido postergados de gobierno tras gobierno y Huancavelica solo tiene 100 km de carreteras vías nacionales teniendo más de 600, creo que faltan asfaltar 500 carreteras de vías nacionales y menos podemos hablar de las departamentales, porque no se han iniciado.

Y el aeropuerto también es un sueño que fue compromiso de este gobierno que también todavía no se inicia, esperamos que sí se inicie. Bueno, eso es lo que yo quería manifestarle en términos generales y saludo la promesa que usted ha hecho del tren Huancayo, Huancavelica y eso que sea un inicio que tenemos que construir carreteras más seguras o vías más seguras a través de las ferrovías. Hemos decrecido en los últimos tiempos no tenemos una vía segura como son el desarrollo ferroviario en nuestro país y creo que eso es una gran solución con visión de futuro tenemos que trabajar a ello.



Esperando con eso nos responda a las preguntas y responda también las interrogantes de todos los colegas de la Representación Nacional que están presentes y rogaría que usted absuelva esas interrogantes, señora ministra.

Tiene usted el uso de la palabra, muchas gracias.

La señora MINISTRA DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, doctora María Esperanza Jara Risco.— Muchas gracias, señor presidente.

Quiero agradecer a todos y cada uno de los congresistas que han planteado sus preocupaciones y que nos han planteado también cuál es su mirada desde sus regiones, desde la problemática puntual. Los funcionarios aquí presentes hemos tomado nota, quisiéramos evidentemente responder todas y cada una de las preocupaciones, vamos a priorizar algunas y van a estar a cargo de los viceministros y yo voy a tratar de responder algunas consideraciones que me parecen que están, digamos, de manera transversal a la preocupación manifestada por los distintos representantes; con su venia, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— La viceministra de Comunicaciones.

El señora VICEMINISTRA DE COMUNICACIONES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.— Muy buenas tardes con todos; gracias, señora ministra, con su venia, señor presidente.

Se hicieron tres preguntas en relación al sector de Telecomunicaciones respecto al Refarming, también conocido como Reordenamiento, cuál era el status pasando a responder la misma. Como es de conocimiento público el reordenamiento de frecuencias que permite que una frecuencia desordenada pueda estar en forma ordenada y hacer un uso eficiente y generar una mejor calidad hacia los usuarios se plasmó en un reglamento que fue aprobado por Decreto Supremo 016-2018 publicado *El Peruano* el 31 de octubre del año pasado.

Básicamente ese procedimiento recoge las recomendaciones del Banco Mundial y de la OCDE respecto de cómo un país con frecuencia desordenadas puede volverlas en una forma ordenada y generar los caminos digitales para el inicio de las 5G. Básicamente la primera frecuencia aquí se ingresó dentro de este procedimiento predecible, transparente con audiencias públicas, con prepublicaciones y con reuniones con todos los interesados, ingresó la primera a la frecuencia 2,5 que es una frecuencia ya determinada para lo que es la 5G. Esta frecuencia ya se ha logrado un consenso y dentro de muy poco tiempo, como ha dicho la ministra, máximo dos meses estará aprobando el reordenamiento.

Posteriormente en esta frecuencia se va a liberar 90 megahertz producto de este reordenamiento que van a ser concursados en ProInversión, de tal manera que podamos, probablemente, tener nuevos actores y un mercado más competitivo y de mejor calidad hacia los usuarios. Asimismo, otra frecuencia que ha sido determinada como muy interesante para las 5G es la 3,5 y también la banda 800 a los cuales, posteriormente, se le va a ingresar bajo este mismo procedimiento, repito, predecible y transparente.

Y, por último, respecto a la Central 911 a través del Decreto Legislativo 1277 publicado en diciembre del 2016 se determinó que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones era el encargado de construir e implementar la Central 911 que va a aglutinar todas las llamadas de emergencia, urgencias de códigos que son gratuitos y de atención hacia los usuarios. Se coordinó con el Ministerio del Interior quien tenía una mirada de C4ISO como mencionaba el congresista Segura, pero el C4ISO fases avanzadas de un mismo proyecto; en consecuencia, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones con asesoría del Banco Mundial está trabajando en el expediente para declararlo viable y poder declarar y tener ya implementado en la Central 911 a mediados del 2021, ese es nuestro objetivo.

Básicamente esto también esto servirá como referente para que otras regiones no solamente Lima y Callao, sino como otras regiones puedan tener centrales 911 para lo cual vamos a poner a disposición de todos los gobiernos regionales y locales nuestra experiencia y los expedientes técnicos para que pueda servir como referente. Eso es en cuanto básicamente a las preguntas de comunicaciones.

Muchas gracias.



El señor PRESIDENTE.— Continúe, ministra o el viceministro.

El señor VICEMINISTRO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.— Muchas gracias, señor presidente; señores congresistas, muy buenas tardes.

La cantidad de preguntas es bastante extensa, pero voy a tratar de abordarla algunas de manera muy rápida y los temas ya puntuales, digamos, referida a algunos proyectos podemos hacer la exposición vía escrita, vamos a tener una referencia especial con la congresista Luciana León que pidió que se conteste acá específicamente el tema de los resultados de la fiscalización que se ha implementado en los 508 terminales a nivel nacional; otros temas lo va a tocar la ministra, obviamente.

En el caso del congresista Narváez, efectivamente, nosotros estamos haciendo ya algunas auditorías para ver, justamente, las mejoras que se pueden implementar en cuanto a los óvalos que se han colocado en la Panamericana, ya que esto no solamente se va a presentar en estos lugares, sino en muchas otras rutas donde tengamos intercambios entre doble vías, empalme de una vía con una vía transversal o donde tengamos zonas que ya no justifica continuar con una doble vía, sino pasar de una doble calzada a una calzada con los dos sentidos. Entonces, esto estamos estudiando cuál es la mejor solución técnica para poder hacer las modificaciones o los diseños correspondientes para la nueva infraestructura.

En cuanto a los sueldos que se pagan en todas las concesiones, nosotros cuando elaboramos los expedientes técnicos y licitamos, hay que aclarar, todo se hace con construcción civil. Nosotros trabajamos bajo este régimen todos los presupuestos, por lo tanto, en cualquier sistema que se esté ejecutando ya sea conservación o construcción, se debería también trasladar estas remuneraciones al personal que viene desempeñándose en las diferentes obras y lo que estamos haciendo nosotros, a raíz también de otra pregunta que era más o menos general, estamos ya a partir del mes de diciembre en el caso de Provías Nacional y a partir del mes de febrero en el caso del ministerio, hemos modificado nuestro ROF, de tal modo que nos adoptemos a un mejor sistema más efectivo de presencia en cada una de las obras.

Entonces, con ello lo que estamos buscando con estos instrumentos de gestión es tener una presencia como ministerio, como se reclamó en algún momento, no se hacía un seguimiento exhaustivo, por ejemplo, al tema de los estudios, se hacían los estudios por parte de una consultora privada e igualmente cuando tenemos un supervisor externo y un ejecutor externo en el caso ya de la ejecución física de los trabajos, el ministerio ha tenido una presencia muy esporádica y ahora lo que se está haciendo es implementar la oficina de Supervisión, de tal modo que tengamos una presencia constante como Estado. No vamos a dejar ya más, digamos, que nos llegue información de campo, sino vamos a ir a recogerla directamente y eso nos va a permitir un mejor control de los actores que están en este caso ejecutando las obras.

En cuanto a las vías de evitamiento, la vía de evitamiento de Chimbote ya se ha liberado 10 km que están iniciando ya su ejecución y se le ha encargado ya 12 km más a la concesionaria para que haga la liberación de interferencias que también es otro problema, no solamente el tema de predios. Una vez que nos dan los predios encontramos redes de agua, desagüe, electrificación, etcétera que hay que mover y esto tenemos que encargarle a alguna empresa ya sea directamente o algún concesionario o al mismo concesionario para que haga las liberaciones y eso es lo que se está ejecutando ya en el caso específico de Chimbote para después de muchos años poder retomar, justamente, esta importante vía de casi 40 km que nos va a permitir ahorrar un buen tiempo, digamos, en el viaje integral que se hace hacia la zona norte del país.

En el caso de los costos de los peajes se estaba reclamando el costo de 7.50 y por qué no era más en el caso de algunas concesiones, bueno, por otro lado reclaman que sea menos. Lo que tenemos que aclarar es que nosotros tenemos una normativa que no distinguimos, digamos, el tipo de carretera a la que estamos nosotros cobrando los peajes en las redes que están a cargo de Provías Nacional. Tenemos una tarifa estándar para todos los peajes que administramos a través de Provías y estamos, justamente, en pos no solamente de nuestros peajes de manera piloto que vamos a implementar, sino a todos los peajes es cobrar por peso. Esa va ser la meta final que se está trabajando ya con la ministra



para poder hacer un cobro justo ya que hay veces también que se circula, pues, con menor peso y, obviamente, hay un reclamo de los transportistas que tenemos que atender en ese sentido.

En cuanto a otras consultas, igual, en el tema de reglamentación estamos trabajando no solamente en la reglamentación de los temas de brevets, el tema de centros de inspección técnica vehicular, sino con otros sectores en este caso Producción, también con el sector de Industria y Turismo, con los mismos privados estamos trabajando otras reglamentaciones que nos van a permitir, por ejemplo, los ensamblajes o las adecuaciones que se hagan con empresas nacionales en este caso hacen el montaje, el chasis de los vehículos que se hagan bajo reglas claras. Es decir, en este momento no hay una reglamentación consensuada que nos permita tener un control adecuado de esto; entonces, ya lo que estamos haciendo es sentarnos todos los actores que tengamos que ver con el tema para poder sacar una reglamentación que sea aplicable, porque lamentablemente leyes y leyes, tenemos muchas, pero tenemos que hacer que estas se cumplan.

Entonces, en ese sentido, ya estamos trabajando con otros sectores, la ministra le está dando un impulso adicional a esto que como especialista en el tema, por lo tanto, debemos esto sacarlo en el más corto plazo. La implementación de [...] es un tema político ya no es tema de vice, tema de ministra.

Ahora en el caso de las concesiones, también se está cuestionando en cuanto a cuál es la cuantía de lo que nosotros contratamos como seguros, digamos. Cuando nosotros hacemos una concesión, evaluamos un riesgo y sobre ese riesgo, nosotros hacemos el cálculo de cuál es el presupuesto base y los postores posteriormente el concesionario ellos también calculan en base a ese riesgo cuánto es lo que le costaría atender las diferentes demandas cuando ocurre una emergencia.

Entonces, como cualquier seguro yo puedo sacar un seguro contra todo riesgo muy alto y, obviamente, voy a pagar una póliza muy alta que, posiblemente, nunca utilice. Igualmente, es en el tema de obras, nosotros hacemos este cálculo, le ponemos un parámetro y eso es lo que contratamos. Si nosotros quisiéramos que el concesionario atienda una emergencia que se puede presentar cada 40 o 50 años, obviamente, el concesionario va a pagar más por el seguro, pero también nos va a cobrar cada año un montón más, entonces, esa evaluación es la que se hace en el momento que estructuran económicamente las concesiones.

Entonces, como Estado queremos tener una garantía total, correcto, pero vamos a tener que pagar mucho más y eso puede salir mucho más oneroso que en caso que se presentara una emergencia, nosotros podamos atender, digamos, solamente en ese hecho específico, como digo, normalmente tiene el período de recurrencia muy amplio, es decir, se presentan cada 40, 50 años y, por lo tanto, como Estado sí hacemos el esfuerzo de pagar solo en ese caso. El resto del tiempo lo tiene que asumir el concesionario. No vamos entrar específicamente en cada caso, pero ese es, digamos, el espíritu bajo el que se otorgan las concesiones.

En cuanto a las metas que se trazaron al inicio de la gestión, obviamente, las metas que se plantearon acá cuando vino el exministro, hoy presidente, obviamente, eran las metas que se tenía políticamente como las que se podían alcanzar o la esperanza que se tenía, pero ya después de las exposiciones que han tenido los sucesivos ministros, se ha sincerado las cifras de acuerdo a lo que hemos podido ir ejecutando también. Es decir, hay licitaciones que no se han podido ejecutar, han habido problemas con las licitaciones, etcétera, por lo tanto, ya las cifras que se están entregando, como se ha mencionado que llegan al 90% en la red nacional, son las cifras que esperamos alcanzar, tal vez, podamos superar un poco más, pero vamos a estar en ese orden y eso es lo que ya tenemos sí mapeado, porque no solamente hemos estado abocado en la ejecución misma, sino, como se reclamó también, a darle mayor celeridad, gracias a la delegación de facultades que dieron desde el Congreso hemos podido modificar, por ejemplo, la ley de contrataciones.

Anteriormente se había modificado la ley del sistema de inversión pública se pasó del SNIP que era un trabador innecesario y pasaban gestiones y gestiones y no salíamos de estudios. **(21)** Ahora ya con el Invierte.pe tenemos otra modalidad de evaluación de los proyectos que nos permiten ir mucho más rápido, a eso le estamos aunando una Ley de contrataciones que ha entrado en vigencia recién en febrero, y con la cual también esperamos tener una mayor celeridad, parecido a lo que, como reclamaba el congresista Domínguez, tenemos con el tema de reconstrucción.



En ese sentido esperamos los resultados de estas licitaciones que estamos sacando recién a partir del mes de febrero, tener una mayor velocidad, y que no se nos caigan tanto los proyectos, porque lo que estamos haciendo es ampliar las bases para que pueda haber una mayor participación, mayor competencia, lo cual no solamente nos garantiza tener muchas más empresas concursando, sino que la ejecución también se haga dentro de los límites de costo que es lo que todos esperamos para beneficio del país, ya que ese ahorro nos puede permitir ejecutar otras obras en otras regiones del país.

En cuanto a obras nuevas, básicamente, como ya se expuso, el proyecto de Proregión, que es el principal proyecto que se está impulsando u que se va a impulsar con la gestión de la ministra María Jara, es justamente pasar de estos 3300 kilómetros que se había previsto ejecutar en provincias a casi 15 000 kilómetros de corredores económicos, no solo turísticos sino agropecuarios, etcétera.

Ese es un proyecto muy importante porque va a permitir un balance entre lo que es la inversión en la capital, Lima con grandes proyectos que tenemos, por ejemplo las líneas del Metro, con el resto del país que también merecen tener la competitividad y poder sacar los productos, no solamente al mercado nacional sino, como ya se expuso, a través de todo este sistema de puertos que estamos implementando sacarlos a la agroexportación, y eso va a permitir un beneficio no solo a los propios interesados sino al país, ya que va a reeditar en mayores ingresos para todo el Perú.

Proyectos específicos como las carreteras de la Marginal, de Puerto Ocopa para llegar a San Francisco ya se están trabajando, de San Francisco a la Interoceánica también estamos trabajando en los tramos subsiguientes para llegar hasta la zona de Kimbiri, a través de Kimbiri llegar obviamente a la red nacional que está en la zona del Cusco.

En cuanto a lo que es la Sutran lo va a explicar mejor, voy a dejar a mi ministra para que explique mejor el tema de todos lo que se está implementado para mejorar nuestras intervenciones.

En cuanto a la participación de algunas entidades como el SIMA, porque son unos buenos ejecutores, nosotros le tratamos de encargar la mayor cantidad de infraestructura que se necesita, pero también tienen un límite de ejecución.

Entonces ya nosotros le hemos encargado para el tema de reconstrucción varios puentes, aparte de otros que están trabajando, y están en este momento saturados, por lo tanto no podríamos hacer un encargo masivo, porque esto simplemente generaría un atraso en la ejecución de los trabajos.

En cuanto a las políticas nacionales de transporte urbano, igual lo va a explicar la ministra, pero les adelanto, estamos trabajando con todos los sectores, todos los actores nos tenemos que sentar para poder cerrar el círculo.

Porque lo que ha sucedido con la Ley de Descentralización y otras normas, las leyes que rigen a los municipios, es que nos hemos repartido roles y se han generado algunos vacíos. Y mientras no nos sentemos todos los estamentos del Estado a cerrar esto de manera conjunta, de tal modo que sea aplicable, simplemente vamos a seguir con normativa que no se va a poder implementar.

Y ahí vamos a pedirle seguramente en algún momento también la participación del Congreso, porque hay cosas que ya sobrepasan la capacidad del Ejecutivo en cualquiera de sus niveles, sean gobiernos locales, regionales o nacionales, y el Congreso nos va a tener que dar las uñas y dientes para poder implementar estas leyes y que sean efectivas y no se sientan una especie de impunidad respecto a cuándo se quiera aplicar una sanción.

En cuanto a los radares para el control de temas aéreos, efectivamente, es un programa que se viene trabajando, lamentablemente sí tenemos una falencia en cuanto a la asignación de recursos, pero es algo que esperamos en los próximos años ir superando.

En cuanto a los lamentables hechos que se sucedieron en el tema de los terminales, hay que aclarar que sí se estuvo dando las explicaciones en algunos foros, lamentablemente no se pudo llegar al Pleno de esta comisión, pero sí estuvimos en comisiones de trabajo haciendo las explicaciones correspondientes sobre lo que se estaba haciendo y lo que se va a hacer en estos temas.



En cuanto a la lucha contra la informalidad en provincias, o que estamos haciendo es implementar o mejorar el uso de herramientas tecnológicas, de tal modo que este trabajo que tenemos en conjunto, tanto el gobierno nacional como los gobiernos locales, se haga de la mejor manera y se eviten estos hechos de corrupción que, no solamente se han generado en Lima, esto es a nivel nacional, en todos lados sabemos cómo se han estado otorgando las licencias.

Y por lo tanto eso es algo en lo que estamos trabajando para un control, no solamente en el tema de brevets de vehículos mayores, sino también por ejemplo en el tema de vehículos menores como motocicletas, que ahora está a libre albedrío de los municipios, la cual vamos a incorporar dentro de nuestro sistema de control electrónico, de tal modo que crucemos la información y no haya estos vacíos que permiten algunas malas acciones.

Todo el resto de medidas, en cuanto a lo que es terminales se van a exponer posteriormente, los cronogramas de ejecución de obras los vamos a alcanzar específicamente en cada una de las obras que se nos ha indicado.

En cuanto a la ejecución del presupuesto hay que tener en cuenta que hemos pasado...

El señor PRESIDENTE.— Viceministro, una interrupción al congresista Domínguez. Congresista Domínguez, tiene el uso de la interrupción.

El señor DOMÍNGUEZ HERRERA (FP).— Gracias, presidente.

Solamente quisiera saber sobre la carretera de la zona de Conchucos, que es Pomabamba, Sihuas, Piscobamba, Antonio Raimondi, ¿tenemos algún trabajo ya planificado para esta ruta, justo lo que presenté a través del vídeo?

Y también quisiera escuchar sobre Lato, creo la ministra lo va a mencionar, porque este Congreso trabajó bastante con la Comisión de Transportes, yo soy presidente de la Comisión de Descentralización, y hemos trabajado para darles a ustedes esa potestad y poder de una vez reordenar el transporte urbano.

Entonces quisiera saber sobre el tema, y sobre el Grupo Aéreo N.º 3, sobre el tema del aeropuerto. Muchas gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— La segunda interrupción al congresista Castro.

El señor CASTRO BRAVO (CP).— Señor viceministro, por intermedio de la presidencia.

Le había preguntado también de manera expresa cómo va a quedar la carretera Tacna-Colpa, que es internacional, para llegar a La Paz e interconectarnos con Argentina y con Brasil.

El problema es que so ha sido abandonado el último tramo, sobre eso queremos una aclaración, se le ha preguntado y no ha contestado de manera puntual.

Segundo punto es en qué situación va a quedar el caso de la autopista entre Tacna y Arica, le línea de frontera, creo que ya se ha dado a través del congresista Martorell se han dado las explicaciones correspondientes, pero no tenemos una respuesta puntual frente a esto. Y sobre todo en el caso de la carretera hacia La Paz simplemente ya hace un año han debido entregarla y no lo han entregado.

En ese sentido van mis preguntas puntuales.

El señor PRESIDENTE.— Las respuestas puntuales, porque nos están avisando que la comisión de Salud nos está esperando para ocupar la sala después que terminemos.

Señor viceministro.

El señor VICEMINISTRO.— Gracias, señor presidente.

Quisiera aclarar que estamos en la página 3 y son 10 páginas de preguntas, así que todavía no hemos llegado, estoy exponiendo sobre las preguntas de la congresista Aramayo.

El señor PRESIDENTE.— Viceministro, los que estén presentes, por favor, porque los que no estén presentes los hace llegar por escrito, le agradecería.



El señor VICEMINISTRO.— Bueno, el congresista Aguilar no está presente, pasaría al congresista Martorell.

Efectivamente, la doble calzada hacia Tacna, efectivamente dentro del compromiso de inversión que se tiene por parte del concesionario hay un compromiso para ejecutar la doble calzada desde Tacna hasta a zona de frontera, y también estamos trabajando en otros tramos con los concesionarios para poder atender lo que es el mantenimiento de la Panamericana sur.

En el caso de Arequipa-La Concordia, efectivamente, esta concesión tiene la obligación pendiente de ejecutar 70 kilómetros de doble calzada, de los cuales casi 25 se están ejecutando en el tramo que acabo de mencionar, y el resto se va a ejecutar en zonas donde hay grandes accidentes, que es principalmente la vía de Camaná hacia La Pampa del Pedregal.

En el caso de la carretera de Tacna a Colpa, que indica que no se ha terminado, efectivamente hemos tenido problemas en el tramo II, con lo cual estamos sacando la licitación del saldo de obra de este tramo, y los otros tramos están en plena ejecución, en el tramo III hay una pequeña parte de la población donde había una interferencia de agua y desagüe, lo cual ya se está levantando, y por administración directa estamos terminando ese tramo. El tramo 1 está en plena ejecución en este momento.

En cuanto a lo que es el tren de Tacna a Arica, efectivamente, es un proyecto que lo tenía el gobierno regional, estamos esperando cuál es la intención de ejecución de este proyecto para ver en qué podemos apoyar, sin embargo hay un cuestionamiento respecto a las inversiones que se tenga que hacer, ya que se contraponen, según el MEF, con la doble pista justamente que están reclamando por otro lado, no daría sostenibilidad a ambos medios de transporte.

En cuanto al congresista Apaza, se retiró también.

Ah, ha cambiado de sitio, aprovecho que esta distraído.

En cuanto a lo que preguntó el congresista Apaza, efectivamente, la carretera Arequipa-Juliaca ha sido objeto de cuestionamiento, sin embargo ya nosotros estamos trabajando, ya tenemos la ficha estándar de lo que va a ser la carretera alterna, que es la de Chihuata-Santa Lucía, con lo cual el tramo desde la zona que utilizan los vehículos mineros, que es solamente hasta Pillones, de ahí para abajo están circulando en tren, pero todavía hay un alto congestionamiento de otros vehículos que viajan a través de Juliaca, por lo tanto, teniendo la vía alterna, esto se debe solucionar.

Vamos a revisar el tema de la señalización que usted ha manifestado, y en el caso de la carretera Panamericana, ya nosotros tenemos la maquinaria para empezar los trabajos de reciclado; por lo tanto si no es esta semana, en la próxima debemos estar ya ejecutando el trabajo físico en la zona de la Panamericana, donde nos hemos comprometido para levantar las observaciones y los convenios que tuvimos con los transportistas.

En cuanto a lo que es la implementación de los *Trucks Center*, efectivamente, una de las metas y modificaciones que se están planteando es pasar a un ministerio de administración o de logística; por lo tanto estos *Trucks Center*, o como yo prefiero llamarlos, los tambos.

De los 55 que se han identificado como posibles a nivel nacional se ha priorizado 11, junto con los transportistas, de los cual vamos a empezar como piloto con tres, uno en Ancón, otro en Atico y el tercero, si tenemos la posibilidad del terreno, en la zona de Salaverry como piloto de los 11 y, posteriormente, la meta es llegar a los 55 que se han identificado a nivel nacional.

En cuanto las preguntas del congresista Castro, se repiten, ya creo que de alguna manera he contestado anteriormente en cuanto a los expedientes técnicos y en lo que es la carretera en la región Tacna.

En cuanto a las preguntas del congresista Flores, el puerto Eten, como ya se indicó anteriormente, estaba sujeto al desarrollo de algunos proyectos productivos que justifiquen justamente la necesidad del puerto Eten, y sabemos que esto está encaminado, pero son proyectos a mediano plazo, no hay una priorización en el corto plazo, ya que los recursos tampoco son infinitos.

En cuanto a la autopista de El Sol, igual que en los demás proyectos, nosotros hemos logrado pasar de 1600 predios liberados a nivel nacional a casi 600, y la meta este año es pasar los 7500 predios liberados



a nivel nacional, lo cual nos va a permitir dinamizar proyectos como las autopistas que están en concesión y otros proyectos que ejecutamos por obra pública.

En ese sentido como le digo, esperamos darle una mayor celeridad, hemos estado trabajando en ello, y felizmente se han logrado los resultados que nos van a permitir este año ver mayores avances.

En cuanto a lo que es el aeropuerto de Chiclayo, la concesión del terminal, justamente ahí hemos tenido algunos problemas con Ositrán respecto a la interpretación del momento de intervención, ya se están superando estos temas, de tal modo que nos permitan intervenir en dos etapas, la primera etapa con una infraestructura temporal y posteriormente, cuando se termine la pista, vamos a hacer ya el gran terminal que se ha previsto para la zona de Chiclayo.

En el tema de reconstrucción vamos a tener una agenda especial para poder tratar este tema, se la vamos a hacer llegar por escrito.

En cuanto a las preguntas que está esperando el congresista Domínguez, el Callejón de Conchucos, efectivamente, también tenemos previsto ya, como lo conoce y fue el compromiso del presidente en la visita que se hizo a la zona es de intervenir en dos etapas. La primera etapa, que es una intervención con un pavimento básico que ya está prácticamente listo el expediente para licitar.

Y la segunda etapa que también estamos licitando ya los estudios para la solución definitiva que os va a permitir un ensanchamiento y todas las obras de arte correspondientes, peor esto nos va a tomar unos dos o tres años tener listo para licitar la obra.

Por lo tanto, mientras eso vamos a hacer un mantenimiento y un micro pavimento que nos permita darle una mayor comodidad y ver lo que hemos visto en la época de lluvias, que esto se satura el terreno y empiezan a generarse estos bofedales. **(22)**

Similarmente hay otra carretera de Casma-Huaraz-Huari que ya ha habido problemas que se han superado justamente en cuanto al ancho, también una mala interpretación de lo que eran los requerimientos del contrato, y por lo tanto nos estamos adecuando a la sección vial de acuerdo a lo que está en la plataforma, de tal modo que le demos comodidad a los usuarios.

Respecto a poder atender la interoceánica en los diferentes tramos, estamos trabajando en la zona justamente de Oyón-Ambo, que nos va a permitir otras conexiones que en este momento no se tienen disponibles, y también otras carreteras al norte que nos van a permitir integrar posiblemente a la zona costera, y también con la carretera Marginal de la Selva, para recoger toda la producción de la zona.

La Vía de Evitamiento de Chimbote, como ya lo dije, la adenda 4 está referida a lo que es liberación de interferencias y ya estamos trabajando lo que es liberación de interferencias, y ya estamos trabajando la parte física de las zonas que ya se han liberado.

En la Vía de Evitamiento de Huaraz también ya estamos haciendo los estudios correspondientes, estamos viendo la asignación de presupuesto, porque obviamente por la topografía de la zona es bastante complejo e implica una serie de obras de arte bastante importantes como túneles y puentes, y estamos viendo de tal modo de optimizar la parte técnica para que no salga tan onerosa.

En cuanto a lo que es la Reconstrucción con Cambios, efectivamente, algunos congresistas opinan que demos más confianza, como usted, a los gobiernos locales, otros nos dicen que recojamos los proyectos para ejecutarlos desde el gobierno nacional, y creo que dentro del proceso de descentralización, si bien es cierto ha habido algunas malas prácticas, tenemos que confiar.

Porque definitivamente el gobierno nacional solo no va a poder asumir toda la responsabilidad, y si el gobierno local lo puede hacer, de alguna manera hay que transferirle los recursos para que ellos, bajo el control adecuado, también puedan ejecutar esto como un aliado estratégico del gobierno, porque no olvidemos que la autoridad en cualquiera de sus niveles para el poblador somos todos iguales.

En cuanto a lo que es el aeropuerto de Chimbote, efectivamente, está en el tercer grupo que tienen hasta el día 15 de este mes para presentar las propuestas, y esto se va a incorporar.



En cuanto a lo que es el aeropuerto de Ancash, efectivamente, ya hubo una aerolínea que se retiró y estamos haciendo las tratativas con otras aerolíneas para que puedan entrar a suplir, no solo en este caso sino en muchos aeropuertos y aeródromos a nivel nacional, porque también queremos incentivar el mayor uso del transporte aéreo.

En este momento está menos trabado, y a ello obedece lo que expuso la ministra de también las subvenciones que se hacen en el caso de zonas deprimidas de la selva, y también hemos solicitado a ustedes, y aprovecho la ocasión para recordarles que esto también se puede hacer en algunas zonas aisladas de la sierra que sí pueden contar con un aeródromo.

Hablamos de la zona de Sihuas, de toda la parte norte de Ancash y sur de La Libertad, donde hay que viajar 24 horas, 26 horas, y que con un aeródromo nos podría permitir incrementar el transporte de personas, pero para ellos tendríamos que subvencionar al inicio los pasajes hasta que se establezca, y obviamente después ya el mismo comercio va a generar que no tengamos que pagar este subsidio.

Eso está pendiente como tema también acá en el Congreso, y aprovecho la ocasión para solicitarles que le den la celeridad correspondiente.

Sobre las preguntas de la congresista León, varios temas los va a tocar la ministra, solo voy a puntualizar el tema de la fiscalización, como control posterior hemos efectuado 75 intervenciones en terminales terrestres, de los cuales 10 que ya habían iniciado acciones han sido cerrados por la Sutran, 32 están en proceso de anulación de los certificados que les habíamos otorgado, y 31 están en revisión, porque habían presentado documentación que estamos revisando, son adicionales a los otros 32.

De los 75 hay 6 que están pasando conforme, que cumplen todos los requerimientos, por lo tanto no van a ser sujetos de ninguna intervención.

En cuanto a los terminales a nivel nacional, de los 508 se han intervenido 458 por parte de la Sutran, obviamente estos ya tienen una antigüedad y un funcionamiento, se ha hecho la verificación, y de ellos solamente se han levantado 125 actas por faltas menores, 18 han sido con cierre temporal, de tal modo que puedan adecuarse dentro de este periodo de cierre, y si no se adecuan van a ser cerrados.

Esa es la fiscalización que estamos implementando y que esperamos terminar en el transcurso de esta semana que recién se cumplen los 45 días que nos habíamos comprometido.

En cuanto al congresista Villanueva, en las intervenciones en Corpac se ha detectado que ha habido algunas faltas por parte del personal que estaba administrando, estamos en investigación, pero no queremos generar ningún tipo de interferencia en cuanto a los actos de investigación, en cualquier cosa que sea corrupción, por lo tanto se ha retirado ese personal y estamos haciendo las denuncias correspondientes en base a lo que ha publicado este señor, que dicho sea de paso también está en infracción, porque es un inquilino que hace años no paga está en proceso de desalojo, y de todas maneras si los dos están en falta, los dos se tendrán que ir, tanto el que denuncia como el denunciado.

En cuanto a lo que es el transporte ferroviario, efectivamente, se está haciendo algunos requerimientos de mejoras respecto a lo que es la concesión, pero debemos tener en cuenta que la concesión obliga a mantener la línea férrea en condiciones de transitabilidad, esto lo está cumpliendo el concesionario, pero en cuanto a lo que es la operación o los tramos que se pueden atender, esto obedece a una oferta y demanda, es decir eso no es parte de la concesión, el concesionario tiene toda la vía lista, pero el tramo que se utiliza es simplemente un tema comercial.

Entonces lo que se está utilizando en este momento son los tramos que son comercialmente más rentables, y obviamente dentro de ello está el tramo de Matarani hasta Pillones, que es transporte minero, y el tramo de pasajeros que básicamente obedece al tramo de Machu Picchu.

En el resto de tramos la competencia con la carretera, lo que sucede es que el sistema de transporte ferroviario, por la baja pendiente que hay tiene trazos muy largos, tiempos muy largos, entonces la gente prefiere viajar por carretera habiendo las facilidades, y no tomar el transporte ferroviario; por lo tanto, no podríamos mantener un concesionario que esté circulando en esa zona cuando no va a haber la demanda de pasajeros o de carga.



Y bueno, las metas que anuncia efectivamente están dentro del Plan Nacional de Transporte Ferroviario que generara un anillo que salga desde Lima, dé toda la vuelta a Arequipa, y es más, si pudiéramos ampliar esto desde Juliaca, llevarlo hasta la zona de Desaguadero y empalmarlo con el tren bioceánico sería ideal, pero esos son proyectos a largo plazo que esperamos, tan igual que usted, que algún día lo podamos ejecutar.

En cuanto a los que es Chinchero, efectivamente, lo que estamos haciendo en este momento es una intervención en la parte sur del aeropuerto donde se van a albergar las luces de aproximación que va a tener el aeropuerto, y, como ya expuso la ministra, el resto se está haciendo una licitación internacional respecto al asesor o el país que nos va a acompañar para poder escoger a los mejores contratistas y obviamente nos va a acompañar con el asesoramiento técnico, de tal modo que se planteen, los tiempos, sean responsabilidad de este país.

No estamos licitando la obra, como bien dijo la ministra, sino el asesoramiento, qué país nos va a acompañar, ese país tendrá que sacar una licitación internacional, puede ganar cualquier otro país, puede ganar cualquier otra empresa como estamos viendo en Panamericanos, son ingleses, pero las empresas que están trabajando son de todas partes, creo que no hay ninguna inglesa más bien, pero lo más importante es que queremos tener un asesoramiento que nos permita despejar cualquier duda respecto a la calidad técnica de la solución.

Y lo principal, que después hay que implementar el pase del aeropuerto Velasco Astete al aeropuerto de Chinchero. Ese tampoco es un tema sencillo, y obviamente estos países tendrán que traer empresas que tengan experiencia en ello que os permita hacer funcionar el aeropuerto de Chinchero y, lo más importante, guardando la armonía con el entorno que se está desarrollando. Es decir, si queremos un desarrollo turístico, tiene que ser lo menos agresivo con el ambiente local.

En cuanto a los otros proyectos de Santa María-Santa Teresa ya estamos también por sacar la licitación, se está haciendo la adecuación de costos, y lo que es el túnel La Verónica, como hemos manifestado a la población local, es un proyecto demasiado oneroso, por lo tanto hay que ver su necesidad cuando tenemos la alternativa de hacer un desarrollo de la carretera que os permita evitar este túnel.

Lo que es la CM1 lo va a contestar la ministra, los topes de velocidad, igual; en cuanto a lo que son las autopistas le vamos a hacer llegar toda la información, y cualquier a congresista sobre cualquier proyecto, soliciten la información, nosotros les vamos a hacer llegar al detalle que ustedes nos requieran, porque hay una pared de doble costo que estaba indicando, cuando se ha hecho la autopista y posteriormente se está haciendo estos pases a desnivel para atención de la población local.

Lo único que hay que tener en cuenta, el momento en que se generan estos proyectos la población empieza a crecer, eso hay que evaluar en cada caso, por lo tanto vamos a hacerle llegar la información con todo gusto, porque nosotros no tenemos compromisos, son cuestiones que se han dado en gestiones anteriores, y si hay algo que sancionar que se sancione, totalmente de acuerdo, porque es parte de la lucha contra la corrupción que queremos.

En cuanto a lo que es las consultas de la congresista Melgarejo, la Vía de Evitamiento de Chimbote ya se dijo de los peajes, hay que aclarar que el peaje que se estaba cobrando de 15 soles se refería básicamente a un coro de ida y vuelta, entonces lo que ahora se está haciendo para evitar el problema es que se está cobrando 7 soles para un solo sentido, y si usan el otro sentido van a terminar pagando lo mismo, pero era una cuestión operativa. Hay usuarios que solamente hacen el viaje en un sentido y eso ya se está solucionando.

La revisión de los peajes a nivel nacional es un tema que lo hemos encarado varias veces en diferentes gestiones, hemos encontrado antecedentes, pero lo que queremos es una voz más imparcial, entonces estamos haciendo gestiones con organismos como los bancos cooperantes.

De tal modo que tengamos una opinión imparcial al respecto. No queremos una opinión de un consultor local que pueda sesgarse hacia uno de los lados, para tranquilidad de los transportistas y de nosotros mismos queremos que nos digan la verdad cruda, salga lo que salga, y ahí tomaremos las acciones correspondientes, pero con la información ya bien sustentada en la mano.



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

WULIAN MONTEROLA ABREGU
PRESIDENTE

En cuanto a las obras de las empresas del club, acá nosotros ya en reiteradas ocasiones hemos manifestado que necesitaríamos una ley que prohíba la participación de una empresa que esté en un proceso de investigación, podría caer hasta en una inconstitucionalidad. Ese es un tema más normativo que podrían analizarlo ustedes de manera temporal, pero que obviamente va a restringir derechos en tanto no hay una sentencia, no se le puede restringir a estas empresas.

Y lo que si facilita es que ya se empiecen a formalizar las acusaciones a nivel del Poder Judicial, porque eso nos permitirá a través del OSCE, que es el único que puede inhabilitarlos en base a las sentencias que se puedan generar, aunque sea en primera instancia, ya restringir la participación de estas empresas, porque para nosotros tampoco es algo deseable trabajar con estas empresas porque no solamente es un tema de reputación, sino que operativamente estas son mal vistas en la Banca, no tienen facilidades y empiezan a ejecutar muy lentamente las obras.

Entonces si pudiéramos trabajar todos para que estas empresas que están cuestionadas no participen, nosotros vamos a apoyar en todo lo que se requiera para hacerlo de manera conjunta.

Y en cuanto a lo que son carreteras que beneficien mineras, hay que hacer la evaluación correspondiente, si es que existe algún tramo que tenga efectivamente un uso privado o particular, vamos a analizar, usted nos va a hacer llegar la información correspondiente.

Por último, en cuanto a las preguntas del congresista Monterola, la Longitudinal, tramo IV, efectivamente es parte de un paquete de concesiones que estaban de alguna manera en Proinversión yendo de manera lenta, igual que la línea 3 y la línea 4, en cuanto a lo que son los estudios de preinversión.

Y lo que estamos haciendo es recuperar estos proyectos para manejarlos directamente desde el ministerio, porque las empresas que están ejecutando al ser nosotros el que revisa, Proinversión hace el contrato, es una triangulación que no ha estado funcionando de la mejor manera, no se podía presionar.

Y lo que estamos haciendo es para hacerlo de manera directa y darle una mayor velocidad, porque de todas maneras esto sí, como lo ha anunciado y lo ha reiterado la ministra, es parte del compromiso del 2021 tener esto ejecutado, son 90 kilómetros que no tiene mayor dificultad en la parte de ejecución física, pero si no lo aceleramos obviamente o vamos a llegar a la meta.

Y como indiqué, las carreteras de Prorregión es un paquete que era de 2000 kilómetros más 1300 que estábamos haciendo eje, un plan piloto, 3300 kilómetros, y ahora vamos a saltar a 15 000 kilómetros a nivel nacional para promover el desarrollo de toda las regiones de manera paralela y homogénea.

El señor PRESIDENTE.— Señora ministra, para que concluya.

La señora MINISTRA DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, abogada María Jara Risco.— Señor presidente, muchas gracias.

Quiero concluir tratando un par de temas que me van a permitir desarrollar algunas cosas que me parece que son importantes.

Una primera es que no se puede permitir, desde una perspectiva técnica, y de defensa de derechos, poniendo a la persona como bien supremo, la prestación de un servicio público ni en las ciudades en las carreteras a través de autos, de vehículos CM1.

En las ciudades se genera micro transportación, se genera precarización de la infraestructura, congestión, contaminación. Además que en uno y otro caso estamos ablando de conductores que o son profesionales, no han llegado a alcanzar la licencia de conducir que tiene varios estadios, y por lo tanto no tienen la formación.

En la ciudad es muy claro congestión, precarización y hacen una competencia desleal y complican la prestación de los servicios integrados de transporte. En las carreteras son una competencia desleal de las empresas formales y por lo tanto nos quejamos de que no hay prestación del servicio de empresas formales en distintas zonas del país y vamos a estar siempre en el círculo vicioso.

Cómo va a haber prestación de servicio, cómo va a haber la posibilidad de acceder a un servicio de calidad si tenemos vehículos que les hacen competencia desleal, no tienen los choferes licencia de



conducir, exceden los límites máximos de velocidad y no hay manera de poderlos fiscalizar, porque recordemos que solamente los vehículos de transporte interprovincial son los que emiten el control vía GPS a la central de Sutran.

Entonces no podemos precarizar el transporte bajo la premisa de que necesitamos promover el derecho al trabajo. Efectivamente, pero creo que a nadie le cabe duda que el derecho al trabajo es un derecho constitucional pero el primero de todos es el derecho a la vida, y todos aquí estamos para trabajar hacia la seguridad vial.

Ne permito, como técnica, decirles que no podemos promover la formalización de los servicios de transporte precarizando las condiciones de calidad, la población no se lo merece.

Eso no quiere decir que nos tapemos los ojos frente a una realidad, por supuesto que existen los servicios de transporte interprovincial y nacional precarios, y en mucho es porque a las autoridades que han estado a cargo de la fiscalización no se las ha apoyado y hemos retrocedido. Pues aquí tenemos que hacer un llamado a eso, tenemos que buscar estrategias.

La estrategia no es solamente la fiscalización, probablemente la estrategia esté vinculada también a otro sectores, porque vamos a tener que buscar la reinserción laboral de aquellos conductores, de aquellos propietarios de vehículos que no van a poder ingresar a brindar el servicio en nuestras ciudades y en la carretera.

Tenemos que, como Estado, hacer ese esfuerzo para mirar de una manera integral el fenómeno de la informalidad, formalidad sí, pero sin sacrificar la calidad del servicio que tanta pérdida de vidas causa. Si nosotros vemos la alta incidencia de fallecidos en las carreteras, muchas están vinculadas a los vehículos M1, que claro, como no los llamamos servicio de transporte, da la impresión que son vehículos particulares. Pero no son muchas veces vehículos particulares sino que están brindando el servicio de manera precaria, de manera absolutamente imprudente.

Así que hago un llamado de atención a que defendamos el derecho a la vida, que sea un compromiso real la seguridad vial, que en este caso es absolutamente claro.

Yo quisiera llamar la atención sobre eso, en la misma lógica, la política o la lógica de formalización de terminales es también un proyecto que no se agota con cerrar algunos locales informales, por supuesto que hay que hacerlo y por supuesto que lo vamos a hacer. Y Sutran contará con 10 millones de soles más de presupuesto, que está en este momento siendo evaluado por el Ministerio de Economía y Finanzas.

Pero Sutran también tendrá que desarrollar no solamente un mayor número de personal, tendrá que desarrollar una nueva estrategia. Y en esa nueva estrategia el Ministerio de Transportes y Comunicaciones le está dando más dientes, más herramientas para proceder a cerrar y retirar a operadores que o deben estar funcionando.

Pero cuando hablamos de terminales y de la perspectiva de poder llegar a megaterminales, tres en las zonas más alejadas de la ciudad y que no colisionen con el normal desenvolvimiento de las ciudades, estamos pensando en una estrategia que va a mediano y largo plazo.

Es una estrategia que tiene en la que tiene que concursar también el Ministerio de Vivienda, pero también tienen que concursar los gobiernos locales y gobiernos regionales, porque ellos están a cargo de su zonificación.

Nosotros, como lo he mencionado en la exposición, vamos a propiciar un grupo de trabajo que permita llegar de manera pronta a ese objetivo, a tener terminales en la periferia y que sean e preferencia fruto de la iniciativa privada.

La estrategia es bastante grande, el rol rector que va a seguir y que pretende enfatizar el Ministerio de Transportes y Comunicaciones está enfocado fundamentalmente en fijar los lineamientos sectoriales, pero estos lineamientos sectoriales tienen que ir acompañados de asistencia técnica a los funcionarios.



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

WULFRAN MONTEROLA ABREGU
PRESIDENTE

Hablamos, por ejemplo, en el caso de la política de transporte urbano, la creación del Programa de Transporte Urbano, como equipo técnico, que acompañe la realización y el desarrollo de estos sistemas integrados y la problemática particular de las ciudades, es muy importante.

Comentaba el congresista Villanueva, claro, Cusco es distinto a Trujillo, a Arequipa, por supuesto cada uno tiene su problemática, por eso es muy importante no solamente establecer reglamentos generales sino acompañar técnicamente este trabajo, porque ninguna ciudad es la misma.

Quiero comentar que en el caso de la implementación de la Autoridad de Transporte Urbano hemos avanzado con muchos instrumentos, qué duda cabe que el Congreso de la República ha tenido un rol absolutamente importante, porque si no se hubiese dado la ley no podríamos tener esta nueva entidad.

Recientemente se ha podido generar la ley que permita dotar de presupuesto, hacer la transferencia de presupuesto-

Lamentablemente la ley hacía referencia al presupuesto 2018, pero ya con la habilitación al presupuesto 2019 es posible que podamos proponer al premier y al presidente de la república una terna de los mejores técnicos.

La lógica de la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao es implementar un sistema integrado de transporte técnico, de calidad, que permita el acceso de todas las personas, y por lo tanto tenemos, en la medida de nuestras posibilidades, que asegurarnos que sean técnicos los que estén ahí, porque no podemos seguir con medidas de corto plazo ni con agendas políticas. No podemos permitir que los avances que hacen los técnicos, venga una nueva gestión y los destruce.

En esa lógica es que yo me he insertado en el equipo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para, desde mi perspectiva, tratar de potenciar el trabajo y tratar de seguir avanzando.

Yo creo que es además muy importante, he encontrado ya en el ministerio una lucha concreta contra la corrupción, una corrupción que se ha extendido en todo el país. Y hay que ser claros con eso, la corrupción ha carcomido distintos niveles de gobierno, y no lo ha hecho por cinco años, lo ha hecho por más de 30 años, distintos gobiernos han estado involucrados lamentablemente en temas de corrupción, y no podemos todos y todas, y que caiga la ley contra todos y todas los que han estado involucrados en corrupción

Y lo que hay que decir es que si bien es cierto en un mundo ideal quisiéramos asegurar que se va a desterrar completamente la corrupción, eso es muy difícil. ¿Qué es lo que sí podemos hacer y qué es lo que estamos haciendo? Estamos en alianza con la Contraloría General de la República para el control concurrente en los principales proyectos.

¿Qué más estamos haciendo?, próximamente vamos a celebrar un convenio con la Contraloría General de la República para que el nivel de control del contenido de las declaraciones juradas de los funcionarios públicos llegue un estrato mucho más profundo que nos permita asegurar y dificultar el ingreso de gente que tenga conflictos de intereses. No más puerta giratoria, agenda pública de los funcionarios.

Estamos siendo receptores en el Poder Ejecutivo y en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de la preocupación de la ciudadanía, que es compartida por el Congreso de la República, respecto de la lucha contra la corrupción. Esta lucha no la podemos dar solamente unos cuantos funcionarios aquí, la tenemos que dar todos y todas, pero tenemos que dar respuestas a largo plazo y estamos comprometidos en tener un país mucho mejor en el año 2021.

Quiero agradecerles su atención a todos los congresistas a través de usted, señor presidente, y las puertas abiertas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el diálogo y la rendición de cuentas.

El señor PRESIDENTE.— Se le agradece a la señora ministra por su excelente exposición, y también por absolver las interrogantes de la Representación Nacional, también a los viceministros que la acompañan, a los directores, y todos los funcionarios que la acompañan, y que responda por escrito a los congresistas que no están presentes.



Vamos a pedir a los colegas congresistas que no se vayan a retirar de la sala.

Vamos a solicitar la dispensa del trámite de aprobación del Acta. Aprobado.

Agradeciendo su presencia, siendo las 14:39 h, del día 13 de mayo de 2019, se levanta la sesión.

—A las 14:39 h, se levanta la sesión.