



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

WILIAN MONTEROLA ABREGÚ
PRESIDENTE

CONGRESO DE LA REPÚBLICA PRIMERA LEGISLATURA ORDINARIA DE 2018

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

MARTES, 18 DE DICIEMBRE DE 2018
PRESIDENCIA DEL SEÑOR WILIAN MONTEROLA ABREGÚ

—A las 09:29 h, se inicia la sesión.

El señor PRESIDENTE.— Muy buenos días, señores congresistas.

Habiendo verificado el quorum reglamentario, al contar con la presencia de los señores congresistas Miguel Ángel Elías, Guillermo Martorell, Gilmer Trujillo, Karla Schaefer, Israel Lazo y la presidencia, no contando con el quorum reglamentario.

Vamos a pasar a sesión informativa, pero también queríamos hacer presente las licencias del congresista Roy Ventura, congresista Del Águila y congresista Mamani, suspendido y Luciana León, que está con licencia.

El señor PRESIDENTE.— Como sesión informativa tenemos el primer punto de la agenda, la sustentación de Proyecto de Ley 2589 a cargo del señor congresista Israel Lazo, autor de la iniciativa, mediante el cual se propone Ley que declara necesidad pública y prioritario interés nacional la construcción del Canal Logístico del Centro del Perú.

Congresista Israel Lazo, tiene usted el uso de la palabra para sustentar su proyecto de ley.

El señor LAZO JULCA (FP).— Muchas gracias, señor presidente; saludar a los señores colegas.

El Proyecto de Ley 2589/2017 Ley que declara de necesidad pública y prioritario interés nacional la construcción del Canal Logístico del Centro del Perú.

Este proyecto de ley ha recibido opiniones favorables tanto en la Sutran, el Ministerio de Transportes, el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo y hemos visto que la importancia real de este proyecto, es que se va a ubicar en la ciudad de La Oroya, una ciudad que está en el centro, en el corazón de la Macro Región Centro del Perú, una ciudad que conecta hacia el sur con Huancayo, Huancavelica, Cusco, Apurímac y para el centro con Cerro de Pasco, Chanchamayo, Pucallpa y Tingo María. Tres rutas, importantes vías de comunicación.

El caos que vive la Carretera Central, una carretera construida para 3000 vehículos, que hoy día hacen uso más de 7000 vehículos diarios, hace que veamos como una necesidad muy importante en la creación este puerto seco en la ciudad de la Oroya, un puerto seco que va dinamizar la economía en esta zona central.

¿Qué es un puerto seco?, es una plataforma [...] o zona delimitada en el interior del país, donde los operadores realizan actividades vinculadas al transporte, a la logística y a la distribución de mercaderías tanto para el tránsito nacional como para internacional.

Los puertos secos sirven porque nos permiten tener despachos de Aduanas, actividades que se producen en el puerto marítimo, disminuyendo el número de operaciones, reducen las necesidades del espacio y la presión de los terminales portuarios que se ejerce sobre la costa.

Algo tan importante, que significaría la creación de este puerto seco, es que se genera una zona de influencia, de desarrollo económico en torno a este puerto seco, las implementaciones de plantas industriales, el desarrollo de las actividades agrícolas de toda la zona central, ha habido una confusión de creer que un puerto seco es un *Truck Center*, dentro de un puerto seco pueden existir muchos *Trucks Center*, pero un *Truck Center* jamás puede ser un puerto seco.



Es por eso, señores colegas, yo apelo al apoyo que solicito para contar con esta ley, para poder generar el desarrollo de la región central del Perú a esta Macro Región con muchas riquezas, con mucho recursos naturales que no son explotados porque los costos logísticos son muy caros, existe el proyecto de ley, existe la ley vigente la 29959 que declara la necesidad pública, la elaboración y ejecución del Proyecto del Túnel Trasandino.

Contando con un puerto seco y con este proyecto de Túnel Trasandino, no sé imaginan el desarrollo que se va a generar en toda la región central o en la parte central del Perú, este puerto seco, como le vuelvo a repetir, es de vital importancia para mi región y apelo al apoyo de mis colegas, para poder ser aprobado este proyecto de ley.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Lazo.

Ahora, vamos a pasar a la sustentación del predictamen, ¿ah, quiere pasar un video? Autorizado el vídeo.

—Inicio de la proyección de vídeo

El señor .— A unos 176 kilómetros de Lima se encuentra la Oroya, una ciudad ubicada a 3750 metros sobre el nivel del mar, su ubicación estratégica es uno de los principales factores para la viabilidad de la presente ley.

Esta ciudad donde convergen diversas vías nacionales de las regiones de Pasco, Huánuco, Ucayali, Ayacucho, Huancavelica y Junín propiamente con dirección a la región Lima, tiene en la actualidad una de las pocas vías férreas en funcionamiento, que al día de hoy es su principal fortaleza y ventajas.

El Proyecto de Ley 2589 que declara de necesidad pública y prioritario interés nacional la construcción del Canal Logístico del Centro del Perú, tiene como ejes principales la construcción del puerto Seco y la modernización del Ferrocarril Central Andino para incrementar los índices de competitividad regional y nacional.

Entre sus ventajas tenemos el desarrollo de industrias manufactureras, apertura de puestos de trabajo y de servicio, consolidando a la ciudad de la Oroya, como una ciudad que pueda albergar un gran puerto ferroviario y de aduanas, a fin de embarcar y desembarcar productos de exportación e importación usando este medio de transporte más económico y amigable a la naturaleza.

Estas acciones permitirán:

- 1.- Mejorar la eficiencia y disminuir el número de operaciones de transferencia, especialmente en aquellos puertos que enfrentan restricciones espaciales de crecimiento, como el Puerto del Callao.*
- 2.- Facilita y aumenta el número de exportaciones e importaciones entre países.*
- 3.- Reduce los costos de aprovechamiento de diversos medios de transporte y cuenta con tarifas competitivas.*
- 4.— La comunicación entre empresas ferroviarias, marítimas y terrestre es fluida y constante, las mejores empresas siempre están comunicadas y son exigentes con los horarios establecidos de carga y descarga.*
- 5.- Los daños que sufren la mercadería que se transporta es mínima, los puertos secos más exitosos cuentan con equipos especializados para sus variadas maniobras internas.*
- 6.- El puerto seco podrá conectarse con el Túnel Trasandino que se encuentra en estudio de factibilidad por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.*

Estos proyectos de gran envergadura desarrollaran a futuro el comercio nacional e internacional, mejorando la calidad de vida de los ciudadanos.

7.- Apertura nuevos mercados al interior del país y sobretudo este proyecto pretende ser una alternativa en la reducción del tráfico en la carretera central.



—Fin de la proyección del vídeo.

El señor PRESIDENTE.— Muy bien, congresista Israel Lazo.

Vamos a pasar al siguiente punto, la sustentación del Proyecto de Ley 1181 y 3620 mediante el cual se propone con texto sustitutorio la ley que declara de necesidad pública e interés nacional la reconstrucción del Puente Chamorro, distrito de El Carmen, provincia de Chincha, departamento de Ica.

Estas iniciativas han sido propuestas por los señores congresistas Oliva Corrales y Miguel Ángel Elías, para cual vamos dar uso de la palabra al congresista Miguel Elías.

Congresista Elías, tiene uso de la palabra.

El señor ELÍAS AVALOS (FP).— Muchas gracias, señor presidente; muy buenos días a todos los colegas.

Efectivamente, el Puente Chamorro está ubicado en el distrito de El Carmen, un distrito muy popular, pintoresco y tradicional, que envuelve a la cultura afro-peruana del Perú y que obviamente, cuenta con mucha afluencia turística.

Bueno, el Puente Chamorro colapsó en la corriente de El Niño costero, como bien lo sabemos todas las personas que vivimos en la costa, sobretodo en el norte del país, Piura, La Libertad, Lambayeque lugares donde sufrió más la población a consecuencia de esto.

El Puente Chamorro está construido sobre el río Matagente, es un río que en épocas de avenida trae bastante agua, casualmente el nombre es significativo Matagente; este puente es de un solo carril y en El Carmen hay más de 20 000 personas, se solicitó que el gobierno tomara cartas en el asunto, y el 14 de diciembre de 2017, fui al lugar de los hechos, estuvo presente el alcalde, estuvo presente también el saliente gobernador de Ica, Fernando Cillóniz y se comprometieron a tomar cartas en el asunto, para poder de alguna manera u otra ayudar a la población, para que puedan transitar por una vía más segura.

El Puente Chamorro está colapsado, como dije al inicio, esta doblado, sus cimientos, están en algunos lugares levantados fuera de sus bases y esto es un peligro latente para todos, porque hay vehículos menores que no hacen caso a la prohibición y sin embargo, transitan por ahí, miren cómo están los cimientos, las bases ¡es un peligro!

Si este año tenemos un corriente El Niño costero, y viene un caudal de agua fuerte elevado, esto no va a aguantar, esos cimientos van a salirse y se va a formar un dique y ese dique va a traer como consecuencia, que las aguas se dispersen hacia los costados y en los costados viven, hay centros poblados y mucha zona agrícola.

A la fecha han transcurrido más de 10 meses y todavía Reconstrucción con Cambios no ha retirado este puente de la ubicación que se encuentra en estos momentos. Lo que más me sorprende, también, señor presidente, es de que hay un informe, en la cual indica que van a construir un puente nuevo, no sabemos cuándo. Pero de las mismas características de este, este puente tiene 150 metros de largo aproximadamente y es de un solo carril.

Entonces, nosotros le preguntamos, ¿por qué van a hacer un puente de 150 metros de un solo carril?, que cuando viene el camión de un lado, uno tiene que esperar hasta que pase, porque según ellos Provías Nacional, dice que por ahí no pasan muchos vehículos y sacaron una estadísticas ¡por Dios! no sé de dónde habrán sacado esas estadísticas, pero de aquí al 2025 dicen de que va a aumentar en 25 vehículos turísticos más, yo no creo que esto sea así. (2)

En el Carmen hay muchas empresas de transportes, hay como tres o cuatro empresas de transporte, digamos que cada uno tenga 50, zona turística por excelencia, hay un restaurante famoso Mamainé, o sea, ahí llegan ómnibus con cientos de turistas durante el mes. Esta la casa hacienda San José, o sea, es increíble que los señores de Provías Nacional, no se proyecten al futuro, o sea, El Carmen siempre va a tener la misma cantidad de autos según ellos, por eso, es que tienen que hacer un puente de 150 metros, de una sola vía ¡increíble!



Es importante la aprobación de este dictamen, señor presidente, porque urge hacer esta obra, no podemos esperar que llegue más agua, ahí estamos reunidos con él presidente regional Cillóniz y también está el alcalde saliente de El Carmen, hicimos lo imposible para poder ayudar a que el puente sea retirado, pero sin embargo, hasta el momento el gobierno no ha hecho nada, parece que están esperando que la naturaleza haga su trabajo de gratis, pero va haber serias consecuencias, obviamente.

Muchísimas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Elías.

Efectivamente, conozco yo ese puente Matagente, Puente Chamorro en El Carmen, hemos visitado bastantes veces a la casa hacienda San José, en la Mamainé, también, y efectivamente, bastante tránsito, hay turismo y todo, la cual generaría mejorar la economía interna de Chíncha a través de este distrito El Carmen.

Yo creo que el puente de doble vía sería lo ideal y además, no miremos el hoy, miremos el futuro, porque el futuro es activar el círculo virtuoso de la economía a través del turismo, el turismo es una economía sana, que no contamina, que podría seguro ayudar bastante a mejorar la calidad de vida de todos los que viven en El Carmen y El Carmen es una población altísima no es tan baja, y también me soplan al oído y dice que Miki Gonzáles quiere vivir allá en... pronto, entonces, con mucha mayor razón.

Congresista Gilmer Trujillo, tiene uso de la palabra.

Bienvenido congresista Castro.

El señor TRUJILLO ZEGARRA (FP).— Gracias, presidente.

Yo quisiera saludar la iniciativa del colega congresista Miguel Ángel Elías respecto a esta propuesta legislativa de declarar de interés nacional un proyecto declarativo, respecto a la construcción del nuevo Puente Chamorro, las imágenes son evidentes.

Y acá hay un tema que nosotros debemos tener presentes, cuando nuestro país fue afectado por el Niño costero, nosotros conocimos esa famosa frase que se convirtió en una comisión, el tema de la Reconstrucción con Cambios, y qué significaba Reconstrucción con Cambios, no hacer lo mismo, aprovechar en el buen sentido de la palabra, que se tenía que reconstruir o construir alguna infraestructura para que podamos nosotros hacer más de lo que la naturaleza ha destruido.

Y creo Provías Nacional y Ministerio de Transportes y Comunicaciones tendrá que poner las barbas en remojo, respecto a este tema. Nosotros vamos a respaldar esta iniciativa porque el Ejecutivo, si hiciera bien su trabajo no necesitaría ni siquiera nuestra demanda, nuestra iniciativa legislativa, para hacer lo que a ellos les corresponde.

Nosotros a través de estas iniciativas, no tenemos iniciativa de gasto, hacemos un llamado al Ejecutivo para que se dé cuenta, que hay una necesidad que espera inmediata intervención. Por eso, yo presidente, reitero mi saludo a la propuesta de nuestro colega congresista Miguel Ángel Elías y que bien, de verdad que nosotros como Congreso de la República estemos poniendo nuestra parte para que ayudemos a que esta brecha de infraestructura que ha sido deteriorada por un fenómeno de el Niño, que no alerta, que simplemente llega, podamos nosotros mejorarla, y en tema de la afluencia de vehículos, yo quisiera pensar en voz alta, ¿qué es lo primero el huevo o la gallina!

Si nosotros mejoramos la infraestructura vamos a permitir que los turistas, los visitantes puedan llegar en mayor cantidad, pero si nosotros tenemos las vías deterioradas como lo ha expresado, lo ha visualizado el congresista Elías, simplemente va a desalentar la visita de turistas nacional y extranjeros.

Espero, señor presidente, y más bien saludado de que usted lo haya agendado, sé que en unos momentos vamos a completar el quorum, y sería bueno, que nosotros tengamos la posibilidad de aprobar este dictamen, coincido plenamente que los congresistas que el día de hoy seguimos trabajando y el 99% somos de Fuerza Popular, el 1% un congresista que también simpatiza mucho con nosotros, el congresista Castro, que se encuentra presente y creo que esta bancada sigue dando mucho por nuestro país.



Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Gilmer Trujillo.

Congresista Karla Schaefer tiene uso de la palabra.

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

En la misma línea del congresista Trujillo, saludar esta iniciativa que busca exhortar al Ejecutivo y a las instituciones que tienen a cargo, no reconstruir, acá hay que hacer este nuevo puente, esa intervención que necesita.

Este tema del Puente Chamorro lo hemos visto varias veces con el congresista Miguel Elías, que ha ido a la Comisión de la Reconstrucción con Cambios, el congresista Segura, todos los congresistas de Ica.

Y realmente yo pienso que ahí, como bien ha dicho el congresista Trujillo, tenemos que hacer esa reconstrucción con cambios, ahí tenemos que trabajar también ese río para generar la invulnerabilidad, porque si no se hace una intervención integral y que el puente como infraestructura también conlleve la intervención de ese río, no sé los ingenieros dirán, que en la parte del puente pueda tener defensa ribereña, gaviones, engrosamiento, profundidad. Eso tiene que decir los técnicos, para no tener un puente que vuelta viene un fenómeno de El Niño y se vaya a caer. Esa es la idea, esa es la Reconstrucción con Cambios.

Conversaba con las representantes que hoy nos acompaña el Ministerio de Transporte y supuestamente la semana pasada ese puente debió de ser demolido, pero no se ha dado.

Entonces, esa es la situación que conlleva a que el congresista Elías, tenga esa preocupación, porque te dan una programación y no se cumple y ojo, tenemos una situación porque la gente pasa, está pasando, que eso es algo terrible, imagínense que sucede una catástrofe, hemos visto en Italia, imagínense un país desarrollado con un tecnología de punta, ver cómo se desplomó un puente y cuánta gente murió, presidente. Por supuesto, el Estado inmediatamente a la empresa que había hecho el puente, de frente, ya imagínese para que vea qué ágil es la búsqueda de la justicia y la sanción ahí, que a las 48 horas creo que le habrían puesto una multa a la empresa e intervenido sus cuentas por ciento cuarenta millones de euros, imagínense usted para que vea.

Acá ya vamos a cumplir dos años y miren la situación del puente Chamorro. Es importante que se tenga un plan de contingencia cuando demuelan el puente, porque si piensan demolerlo ahorita, que pienso que es importante por el riesgo, que la gente está teniendo para cruzar y porque ahorita vienen lluvias, presidente, ya llegan, sí.

Y también saludar el proyecto de nuestro amigo Israel Lazo, pienso que él ha tenido una visión integral de esta crisis y que usted la conoce también de lo que es la transitabilidad con nuestra sierra central.

Los *Trucks Center*, que lo hemos visto con usted en el periodo legislativo de Ollanta Humala, imagínense, que es una ley, que supuestamente tiene que ver cada cierto kilómetro. Yo creo, quién no va a querer invertir si convocas inmediatamente, que se hagan esto *Truck Center* y lo que ha planteado el congresista Israel Lazo, le da una visión interesantísima, que debe ser parte de los Sistemas Integrales de Transportes que es los SIT, que ha estado financiando la CAF en el norte, en Piura, Lambayeque uniendo las regiones, porque así tenemos que ver las cosas.

O sea, no podemos ver las cosas como lamentablemente se siente en el Estado, que es un monstruo de 20 cabezas porque ni siquiera en los mismos sectores articulan, nos ha pasado, hemos sido a Provías, sí, la vez pasada que nos atendió Carlos Lozada, la cual agradezco por ver la carretera Ayabaca, ah, pero eso es Provías descentralizado, pero no articula, sabes que tenemos una reunión de Ayabaca.

Entonces, yo tengo que llamar a todas mis divisiones, o direcciones y decirle, oye que hay sobre Ayabaca, vengan, ah, que tú manejas puentes, dame puentes, o sea, ni siquiera en el mismo ministerio y eso está mal.

Me pide una interrupción el congresista Elías, si fuera tan amable.

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



WILIAN MONTEROLA ABREGU
PRESIDENTE

El señor ELÍAS AVALOS (FP).— Gracias, presidente, por su intermedio hacerle una pregunta al colega Lazo, ¿cuántas horas se demora un camión en la subida a la carretera central hasta Huanayo?

El señor LAZO JULCA (FP).— Bueno, normalmente era 5 horas, antiguamente, cuando no había esa cantidad de vehículos que existen ahora, hoy día el promedio está entre 8 a 10 horas para llegar a la ciudad de Lima.

El señor ELÍAS AVALOS (FP).— Pregunto esto amigos congresista porque en realidad, si demora 8 o 10 horas, solamente la subida y desde Lima a ese punto, digamos, San Mateo son otras 3 horas más, ahí ya cumplieron sus horas de manejo los señores camioneros, los señores transportistas que son 10 horas diarias.

Entonces, cabría perfectamente este *Truck Center* que se está proponiendo. En Estados Unidos le llaman áreas de descanso, donde hay baño, donde hay, bueno ya no necesita teléfono porque tenemos celulares, pero maquinas surtidoras de gaseosas o de café, caería perfecto, porque el chofer necesita descansar para poder continuar, esa subida enorme o esa bajada que es peligrosísima, también.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Ya, congresista Israel.

Vamos a instalar, ya estamos con el *quorum* reglamentario.

Damos la bienvenida al congresista Wilmer Aguilar.

Vamos a dar inicio al décimo segunda sesión ordinaria de la Comisión de Transporte y comunicaciones.

Vamos aprobar el acta, señores congresistas se les ha remitido electrónicamente el acta, se requiere que cumplamos con la formalidad de aprobar el acta, la décima primera sesión ordinaria, la cual sometemos al voto.

Congresista que estén a favor, congresista Castro...ya. Ha sido aprobado por unanimidad.

Vamos a pasar estación despacho.

DESPACHO

El señor PRESIDENTE.— Se le ha remitido a los despachos en forma electrónica la agenda documentada que incluye la relación sumillada de los documentos recibidos, remitidos de la comisión, si algún congresista tiene interés en los documentos, la puede solicitar en esta estación.

Asimismo, debo dar cuanta de los proyectos de ley que han ingresado a la comisión, Proyecto de Ley 3708 que propone crear el Programa Bono Gas del mototaxista; después Proyecto de Ley 3706 que propone extender la cobertura de Póliza de seguros obligatorio del accidente de tránsito a los animales, asimismo, Proyecto de Ley 3698 en el mismo sentido, Proyecto de Ley 3694 que propone declarar de interés nacional y necesidad pública la ejecución e incorporación del tramo Juliaca-Puno-Desaguadero en el Proyecto Corredor Ferroviario Biooceánico Central Perú-Bolivia-Brasil, al respecto se da por admitido los proyectos en cuestión, se ha logrado los informes de admisibilidad y se están solicitando las opiniones correspondientes.

Vamos a pasar a la estación Informes.

El señor PRESIDENTE.— O vamos a pasar ya de frente al Orden del Día, me dicen acá.

ORDEN DEL DÍA

El señor PRESIDENTE.— Con el primer punto de la agenda tenemos la sustentación que ya fue del congresista Lazo.

En el segundo punto, tenemos la agenda el debate predictamen recaído en el Proyecto de Ley 2147 mediante el cual, se propone con el texto sustitutorio la ley que modifica el artículo 10.º, de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, el proyecto de ley presentado por el Poder Ejecutivo tiene por objetivo modificar los numerales 10.2 y 10.3 del artículo 10.º, de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional que permitirá contar con el marco legal coherente en materia de promoción de inversión privada



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

WILKÍN MONTEROLA ABREGU
PRESIDENTE

de infraestructura portuaria, bajo la modalidad de asociación público privada. En concordancia con lo regulado en el texto único ordenado del Decreto Legislativo 1224.

En la propuesta de la modificación del numeral 10.2 se considera que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones para el caso de los puertos y/o terminales portuarios de alcance **(3)** del ámbito nacional y los gobiernos regionales para el caso de los puertos regionales podrán otorgar temporalmente la administración de una infraestructura portuaria del sector privado mediante cualquiera de las modalidades de asociación público privadas establecidas en las normas de la materia en relación con la modificación de lograr 10.3 se propone ampliar el plazo de concesión hasta por 60 años en la modalidad de asociación público privada.

Finalmente, la iniciativa considera una disposición complementaria transitoria que permite la aplicación de las normas propuestas a los contratos vigentes de las concesiones portuarias suscritas por el Estado debiendo adecuarse previamente, porque modificar el numeral 10.2 del artículo 10.º de la ley 27943 que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones tiene decisión sobre los puertos y terminales portuarios con alcance y ámbito nacional, toda vez que en dicho numeral se precisa que los gobiernos regionales tienen decisión sobre los puertos regionales. De esta forma evitar interpretaciones inadecuadas.

La otra propuesta de modificación del numeral 10.2 del artículo 10.º de la ley 27943 tiene por finalidad suprimir la exigencia de emitir un decreto supremo en el caso del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y una ordenanza regional en el caso de los gobiernos regionales al tratarse de puertos regionales para otorgar temporalmente la administración de una infraestructura portuaria al sector privado en el marco de la promoción de la inversión privada, toda vez que dicha exigencia o formalidad no resulta un incentivo para promocionar o fomentar la inversión privada en el sector portuario, sino por lo contrario, es una exigencia normativa adicional para que este tipo de infraestructura la cual no está prevista ni exigida en el marco del texto único ordenado del Decreto Legislativo 1224.

En ese sentido, la decisión del sector Transportes o del gobierno regional, según corresponda se da en concesión una infraestructura portuaria se materializa con el encargo a ProInversión para el inicio del proceso de promoción de inversión privada del respectivo proyecto. En el caso de una iniciativa pública y con la presentación por parte del proponente de su respectiva iniciativa privada ante ProInversión cuyo proceso concluye con la adjudicación del proyecto y la suscripción del contrato de la concesión por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones o el gobierno regional.

¿Por qué modificar el numeral 10.3 del artículo 10.º de la Ley 27943 respecto al plazo máximo para [...?] la administración de infraestructura portuaria? El numeral 10.3 del artículo 10.º de la ley 27943, establece que la infraestructura portuaria podrá ser entregada en administración al sector privado hasta por 30 años. Debe considerarse que como parte del proceso de estructuración y promoción de un proyecto de asociación público privada (APP), el factor principal para el éxito del mismo es el poder ofertar mejores niveles de rentabilidad y riesgo que incentiven la participación de un mayor número de competidores lo que contribuye a su vez en condiciones más beneficiosas para los usuarios por menores tarifas o menor gasto de recurso del Estado o menor cofinanciamiento, considerando las tarifas o precios de mercado competitivos con mayor plazo de concesión permite que el Estado comprometer a las empresas concesionarias en la implementación de mayores inversiones lo que contribuye a la modernización y ampliación de la capacidad del proyecto teniendo en cuenta la necesidad del mercado.

Contar con mayores plazos de la concesión permite a la empresa concesionaria generar mayores eficiencias por las economías de escala; asimismo, permite la introducción de mayores innovaciones de proyecto. El artículo 20.º del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo 1224 establece que los proyectos bajo la modalidad de Asociación Público Privada se otorgan por un plazo de vigencia indicado en el contrato y que en ningún caso excede los 60 años, salvo plazos menores establecidos en una norma especial. Basándose en la norma referida la propuesta de la modificación del numeral 10.3 del artículo 10.º de la ley 27943 tiene como objetivo adecuar el plazo para otorgar en concesión una infraestructura portuaria al sector privado. En cualquiera de sus modalidades señaladas en la ley a lo establecido en el artículo 20.º del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo 1224 que establece el plazo máximo vigente del contrato no exceda a los 60 años.



¿Por qué la inclusión de una disposición complementaria? La propuesta de la ley incluye una única disposición complementaria transitoria que establece que la ley a su entrada en vigencia será aplicable a los procesos de promoción de inversión privada en trámite y a los contratos de concesión portuarios vigentes a fin de que puedan adecuarse a las mismas mediante las respectivas modificaciones contractuales. Cabe señalar que las modificaciones contractuales que pueden efectuarse en ampliación de la ley, estas se sujetan a lo establecido en el artículo 23.º del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo 1224, respecto a que las partes deben mantener el equilibrio económico financiero del contrato y la condición de competencia en el proceso de promoción conforme a las condiciones y requisitos que establece el reglamento de la norma citada.

Ese es el proyecto de ley que ha enviado el Ejecutivo. Si algún colega quisiera hacer uso de la palabra lo puede hacer. Congresista Karla Schaefer tiene el uso de la palabra, ¿pero primero el congresista Castro tenía el uso de la palabra? Entonces, congresista Schaefer puede continuar; luego el congresista Castro.

La señora SCHAEFER CUCULIZA (FP).— Si desea una interrupción, porque yo estaba en el uso de la palabra.

El señor CASTRO BRAVO ().— Adelante usted mi estimada.

La señora SCHAEFER CUCULIZA (FP).— Yo sé que usted es un caballero.

El señor CASTRO BRAVO ().— Todo el tiempo del mundo.

La señora SCHAEFER CUCULIZA (FP).— Estábamos hablando sobre el proyecto del congresista Lazo, creo que el congresista Elías para refrescarnos un poquito le hizo una pregunta y creo que Israel quería contestar, presidente, a través de usted. Lo que pasa que el congresista Elías hablaba lo importante de esos *Tracks center*. Lo que él plantea es mucho más allá, es un puerto seco que son los patios logísticos unidos con todos los medios de transporte que acá son camiones y trenes, esa es una visión bien interesante. Eso se da en muchos países que creo que con el congresista y presidente de la comisión Martorell vimos cómo había solucionado el transporte especialmente mercancías en Madrid, se acuerda Barcelona, perdón, Monterola, en Colombia, Bogotá. Hubo varios foros que hemos participado juntos muy interesantes, entonces, ese tema es muy bueno.

Pero si me permite, saliendo un poquito el tema, sobre el proyecto que ha mandado el Ejecutivo. Había una iniciativa del congresista Carlos Domínguez de la Región Ancash que también era declarativo sobre el tema portuario, terminal portuario de Chimbote que con esta modificación que ha planteado el Ejecutivo de la cual saludo que es importante, especialmente que ya hay la ley del cabotaje, tenemos ya una carretera de 3000 km hecha que no necesita mantenimiento ni señalización ni nada, entonces, empoderando nuestros puertos, vamos a poder tener un flujo de lo que es la producción nacional e internacional. Nuestra ubicación geográfica es única.

Entonces, sí me gustaría ver la posibilidad, presidente, y se la voy a dar que en esas modificaciones que ha pedido en la ley 27943 se pueda incluir en el artículo 5.º un párrafo al final que contenga lo siguiente: "Es competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones la clasificación y reclasificación de los terminales portuarios existentes. Para tal efecto, el reglamento establece los requisitos y procedimientos, así como las consideraciones de interés público en la materia". Le voy a dar este alcance de parte del congresista Domínguez de la Región Ancash para ver si el Ejecutivo estaría de acuerdo poder incluir en los cambios que le ha solicitado. No sé si le cedo para que le puedo contestar, usted dirá, presidente, me había pedido una interrupción.

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

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

Quiero aclarar a mi colega Elías que dentro de un puerto seco se puede existir estos *Tracks center*, pero no un puerto seco dentro de un *Track center*. Esto es algo más amplio donde se va a generar, como le digo, un círculo económico en torno a este puerto seco, el desarrollo industrial, los almacenajes, aparte de que se va a dar mucha importancia al transporte ferroviario, aprovechando la implementación del túnel trasandino que ya se va a ejecutar.



Muchas gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Lazo.

Congresista Jorge Castro, tiene el uso de la palabra.

El señor CASTRO BRAVO ().— Solo una pequeña interrupción.

El túnel trasandino en qué nivel se encuentra, en qué tiempo, cómo han diseñado, porque todavía ese es, prácticamente. Hay que entender que creo que son más de 50 km o algo así, no sé si la economía peruana estará en condiciones de hacerlo, porque eso es como el Canal de la Mancha que creo que ha estado en orden de los 10 000, 20 000 millones de euros en ese tiempo, entonces, es un túnel trasandino, no sé, de repente estamos trabajando de una manera muy quimérica, por eso una información sobre esto, porque esto está directamente amarrado al túnel trasandino, todo lo demás resulta siendo especulaciones, ese es el eje matriz de todas las cosas. Solamente para una aclaración y tener algún conocimiento previo como elemento de análisis.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Castro.

Congresista Israel Lazo, tiene el uso de la palabra.

El señor LAZO JULCA (FP).— Existe ya el ferrocarril central que se va a potencializar a través de este proyecto y el supuesto caso que se construya este túnel trasandino también sería incluido en este proyecto de este puerto seco, porque ya tenemos la carretera central, el único ferrocarril que está funcionando en la zona central que se va a potencializar, modernizar. Creo que no ha tenido ningún inconveniente de este túnel trasandino, es un sueño que no sé si se hará realidad por los costos que usted también lo expresa.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Lazo.

El túnel trasandino aproximadamente me dice que tiene como 29 km. Ya el proceso del expediente está por concluirse, creo. Está con el tercer informe de factibilidad, entonces, creo que ya eso está avanzando.

El señor .— Disculpe una interrupción. En todo caso, sería posible convocarlo al ministro de Transportes para que nos haga llegar esa información.

El señor PRESIDENTE.— Lo que vamos a hacer, entonces, es enviar un oficio para que nos responda taxativamente la situación real del túnel trasandino, creo que sería la mejor opción.

Congresista Karla Schaefer para responderle, de repente, lo pedido de usted. Hemos coordinado con el MTC y me dice, esto contraviene a la ley del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, ley orgánica, después también la organización de gobiernos regionales, ley orgánica de descentralización requiere opiniones especializadas, es quitar función a la región también, entonces, nosotros ya tenemos el proyecto de ley del congresista Domínguez que ya hemos emitido los oficios respectivos para su opinión. Esa ley ni bien llegue la opinión nosotros vamos a aprobar ese proyecto de ley que es completamente independiente para que no colisione con todos estos aspectos que hemos mencionado.

Entonces, vamos a pasar a la votación con respecto a este tema. Vamos a votar nominalmente. Congresistas Wilmer Aguilar, a favor; congresista Miguel Ángel Elías; congresista Castro, a favor; congresista Martorell, a favor; congresista Gilmer Trujillo. El congresista Elías votó a favor.

El señor .— Yo me voy a abstener para que en la comisión se pueda tener un mayor debate.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Schaefer,

La señora SCHAEFER CUCULIZA (FP).— No he entendido, presidente, ¿estamos votando el proyecto del Ejecutivo?

El señor PRESIDENTE.— Del Ejecutivo sí, del Ejecutivo.



La señora SCHAEFER CUCULIZA (FP).— Bueno, como se abstuvo para poder entrar en un debate más amplio, a favor.

El señor PRESIDENTE.— A favor. La presidencia también a favor. Se ha aprobado por mayoría. (4)

Ahora pasemos al tercer punto expuesto por el congresista Elías a la votación también del proyecto recaído el 1881 y 33620 mediante el cual se propone la ley que declara de necesidad pública y de interés nacional la reconstrucción del Puente Chamorro en el distrito de El Carmen, provincia de Chinchá, departamento de Ica, esperando exhortar también al Poder Ejecutivo para que pueda ser de doble vía mirando al futuro y no mirando solamente la reposición, sino que se cumpla la palabra que dijo el congresista Trujillo que se vea el cambio, porque esa doble vía seguro va a dinamizar la economía de ese distrito.

Congresista Castro, tiene el uso de la palabra.

El señor CASTRO BRAVO ().— Perdón, justamente, yo en la primera intervención iba hacer referencia a esto y cedí la palabra acá a nuestra amiga Karla.

En primer lugar, quiero dejar establecido lo siguiente. Yo particularmente la recibo bien las manifestaciones de aprecio de cada una de las personas cuando llegué, justamente, sin embargo esto nos obliga a trabajar de una manera mucho más coordinada, mucho más permanente y, sobre todo, en función de país. O sea, nuestra amabilidad va también en ese sentido, porque tenemos que responderle al país de cada uno de nuestros actos y, sobre todo, ver cosas bastante medulares en este sentido, justamente, para ir a este tema aquí hay varias cosas que a nosotros nos llama poderosamente la atención.

Lamentablemente nosotros estamos declarando de interés público y creo que todo se declararía en el Perú de interés público. El problema es que no tiene pies, no tiene pernos de anclaje en el presupuesto de la Nación y aquí mismo en el propio dictamen nos indica. El Ministerio de Economía y Finanzas, por ejemplo, el 22 de junio Thorne elaborado por la Dirección General de Presupuesto Público que incluye la opinión, mediante el cual observa el proyecto de ley. Por eso es nuestro drama y nosotros hemos indicado que el problema del país, el presupuesto está muy mal elaborado y nosotros todos los años lo aprobamos a pie juntillas.

En la propia comisión no se hace las correcciones correspondientes. Viene el ministro nos explica cualquier tontera y lo que conocemos de presupuesto le decimos claramente que está mal elaborado, mal direccionado, pero no hemos tenido nunca el apoyo correspondiente, por eso es que no sabemos. Inclusive aquí el propio gobernador también de Ica manifiesta con Código SNIP, etcétera, o sea, tiene todo el código este proyecto y pide también de necesidad prioritaria, por lo tanto, recomienda se le considere de necesidad pública e interés nacional y no hay priorización. Hemos priorizado hacer los Preolímpicos, los Panamericanos, etcétera, hemos priorizado hacer infinidad de cosas y no hemos hecho lo que debió de hacer y lo que necesita el país.

Por eso va mi invocación de que nosotros tenemos que trabajar muy directamente con la Comisión de Presupuesto y no dejarnos mangonear por la presidencia. Lo que viene y le digo con absoluta claridad, lo que viene del Ministerio de Economía y Finanzas eso lo viene repitiendo décadas y décadas, no han hecho ninguna mejora, no han incorporado nada. Nosotros hemos trabajado en el sector público durante diez años y esos diez años hemos trabajado en presupuesto que es lo mismo en los gobiernos regionales, gobiernos locales. Hace pocos días estuve en Tacna en la municipalidad provincial donde, justamente, se ha encarcelado al exalcalde y al alcalde, justamente, gracias al trabajo que hicimos conjuntamente con el congresista Martorell en los procesos de investigación y claramente también se ha venido demostrando que los presupuestos están siendo mal manejados, mal direccionados. Eso ya tiene nombre propio y eso es lo que sucede en el país.

El presupuesto de la República tiene nombre propio, ya viene ya manejados y ayer hemos hecho una denuncia clara respecto y aquí también se nos mete el cuento que viene el PNUD. El PNUD no son otras personas más de las que han estado en el Ministerio de Economía y Finanzas por ahí merodeando y no es ningún yanqui que viene, ningún gringo que nos viene a enseñar algo nuevo. Son las mismas



personas que salen, entran y están como la misma puerta giratoria que se presentó en el caso Lava Jato.

Si nosotros seguimos esta misma ruleta rusa que estamos condenando al pueblo peruano a lo mismo de siempre y por eso es que no hay nada prioritario, no se prioriza nada, hay muchas necesidades en el país y que no son atendidas.

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

El señor TRUJILLO ZEGARRA (FP).— Sí, saludo lo que ha planteado el colega congresista Castro. Es cierto, nosotros como conoce el país o como conocemos nosotros, como congresistas tenemos tres funciones definidas y ninguna de ellas tiene que ver con el tema de ejecución de obras, nosotros no tenemos iniciativa de gasto. Nuestra intervención obedece a que el Ejecutivo está dejando de hacer las cosas que le corresponde hacer. En el tema de presupuesto clarísimo, nosotros conocemos que no hay una planificación, no hay una articulación y no es lógico ni coherente que a los gobiernos descentralizados de nivel distrital, provincial y regional se le exija, por ejemplo, el tema de infraestructura en los gastos de inversión priorizarlo a través de presupuesto participativo ¿y qué corona tiene el gobierno central para que no se haga lo mismo?

Es bueno que nosotros, yo integro la Comisión de Presupuesto y como ha dicho el congresista Castro siempre nosotros tenemos que acudir a la misma faena de siempre donde recibimos la propuesta del Ejecutivo y simplemente nosotros somos meramente observadores y escuchadores de lo que plantea el Ejecutivo, nosotros no tenemos nada más que hacer que simplemente el techo presupuestal se tiene que sostener en la misma condición y cantidad. Debemos a partir de esta premisa empezar a analizar este tema presupuestal, porque no es justo y creo que aquí estamos el ciento por ciento somos congresistas de provincias.

El presupuesto de la República siempre se ha manejado de manera centralista. Este año 2018 la distribución ha sido 75% se concentra y se administra en Lima y tan solo la diferencia el 25% a través de los gobiernos regionales y gobiernos locales; 15% a través de los gobiernos regionales y 10% a través de cerca de 2000 municipalidades en el país. El premier con bastante entusiasmo que nos alegró a quienes somos impulsores del proceso de descentralización anunció que iba incrementar al 40% y simplemente fue un anuncio político que a la fecha no ha tenido ni siquiera una posibilidad de acercarse a ese monto. Se ha incrementado tan solo en 4%, simplemente nada.

Entonces, respaldo y también me involucro en la preocupación del congresista Castro y seguramente es la de ustedes para que el Perú se desarrolle de manera equitativa e igualitaria necesitamos que la distribución del presupuesto sea de esa manera. Los que estamos en provincias, como digo siempre, no esperamos que Lima nos jale, nosotros queremos empujar el desarrollo del país y para eso es importantísimo que la torta presupuestal se distribuya de manera equitativa en el país.

Gracias, congresista Castro; gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias.

Congresista Elías, la segunda interrupción.

El señor ELÍAS AVALOS (FP).— Muchas gracias, señor presidente; gracias, congresista Castro.

Solamente para puntualizar. El puente Chamorro en El Carmen cuesta 45 millones de soles y ya está presupuestado por el MTC. Ica, región, tiene 725 millones de soles, partida que es, supuestamente, para la reconstrucción de todo el daño que costó el Niño costero y, sin embargo, para poner el ejemplo puntual. El río Matagente, yo he recorrido todo el cauce del río Matagente que se divide en el río San Juan, Matagente a la izquierda, San Juan a la derecha, han hecho un barrido nada más los Caterpillar, han barrido el lecho del río y ahí terminó, no hay ninguna defensa ribereña nada y son 725 millones para la Región Ica.

Gracias, presidente; gracias, congresista.

El señor PRESIDENTE.— Muy bien. Puede continuar, congresista Trujillo.



El señor CASTRO BRAVO ().— Señor presidente, volviendo al tema. Y la cuestión aquí está en la misma fundamentación. Aquí se crean ministerios porque simplemente llegó el amigo Martorell y como yo soy vecino, me he creado un ministerio, un viceministerio, una dirección general. Este problema viene básicamente porque no hacemos la reforma del Estado, pero no entendida la reforma de la gente de abajo, porque dice vamos a eliminar gente de abajo, no es así. El problema es que tenemos una burocracia que no sabe qué inventarse en este momento, es la verdad y nosotros como estamos arrinconados y nos sentimos arrinconados y no somos dignos de decirle al presidente y llamarle la atención cómo debería hacer una reforma del Estado, es que genera, miren.

El Ministerio de Transportes tiene ya "n". Ha creado Ositrán ¿de qué sirve? Nada y tiene sueldos dorados, inclusive, por encima de la administración, tiene también Provías y estoy viendo que Provías descentralizado no funciona en ningún lugar del Perú, pregúntenle y todo eso tiene su presupuesto y nosotros seguimos y seguimos otorgándole presupuesto y nunca hemos hecho una evaluación efectiva si los resultados son positivos para el país o son negativos en todo caso. Y aquí tenemos infinidad de oficinas públicas, aquí se crea simplemente por razones de amistad o porque ganaron las elecciones se crea y se crea más y más y se les asigna más y más presupuesto.

Lo que hemos visto el caso del Midis ayer es una demostración palmaria de lo que está sucediendo en cada uno de los ministerios. Si nosotros creamos Provías se supone que es especializado y si es que ellos no saben qué es un puente o cómo hacer una carretera, simplemente tienen que cerrar. Lo que ha pasado en el Midis ayer que ellos tienen que contratar a otros inclusive, se supone que es un organismo especializado, se supone que desde el ministro hacia abajo son personas que conocen sobre la materia si van a contratar al PNUD porque no tienen ni siquiera para hacer especificaciones técnicas y disculpen que abunde en detalles, simplemente eso tiene que desaparecer, porque tienen que a través de lo de ayer que hemos visto, van a contratar para hacer especificaciones técnicas. Los términos inclusive, términos de referencia.

Los que hemos trabajado en la administración es lo mínimo, lo elemental que tiene que saber una persona y si de contrato tengo un ingeniero, igual tiene que saber siquiera lo mínimo por favor y si estamos contratando, estamos tomando los servicios del PNUD ya es cuentazo, o sea, sigue la puerta giratoria así como se dan en los grandes niveles como se han dado y hemos visto a través del caso Lava Jato de ministros, presidentes, etcétera, de igual forma también en los niveles intermedios. Esto mismo también se presenta en los gobiernos regionales y si seguimos así no vamos a combatir a nadie, pero esto tiene parte de una debida asignación presupuestaria.

Lo mismo sucede en el Mininter, en el Ministerio del Interior, tenemos las informaciones de todo lo que hay, comienzan a inventar algunas cosas, otras cosas, pero se inventan en el Perú la forma cómo sustraer el dinero del Estado y si es que nosotros somos permisivos a esto no vamos a tener nunca ni pista y estamos soñando simplemente con el túnel de los 40 km, porque no vamos a tener fondos para eso, es la verdad del tema. Nos va a faltar siempre dinero en la medida que no sepamos priorizar cada uno de las necesidades de la población y, sobre todo, que la asignación de los recursos, porque el fondo es muy sencillo.

Si nosotros recibimos tal cantidad de dinero, tenemos que a través de la Sunat o de cualquier ingreso que pudiéramos tener, tenemos que asignarlos de manera adecuada, de manera debida en términos de las prioridades que necesita el país, pero aquí vemos cuando nosotros llegamos aquí nos opusimos radicalmente al caso este de los Panamericanos, por ejemplo, y no se nos hizo caso, no tuvimos una mayoría tampoco, por eso es que he preferido estar solito no importa, pero qué sucede lo real y lo objetivo es de que miren qué significa, qué ha significado los Panamericanos, 1500 millones y más robo y más robo simplemente, cuando después hagamos la evaluación correspondiente tiramos al tacho de la basura 1500 millones de dólares qué estábamos hablando de 50, 60 millones del puente Chamorro, ¿no es cierto? Y no son atendidos, ¿qué significa? Menos de 20 millones de dólares versus todas las necesidades que tenemos en el Perú a mí me duele esto, porque nosotros todos los años y me duele de mayor manera todavía.

Por eso que exigimos al Midis, a cada uno que cumpla su función que lo hagan bien, porque todos los días estamos viendo el caso de la anemia, no ha disminuido la anemia, ¿no es cierto? Que sale del tema



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

WILFRIDO MONTEROLA ABREGU
PRESIDENTE

esto, pero también el caso, por ejemplo, del friaje, el próximo año friaje 100, 200 niños muertos de dos, tres años, así mueren en la zona de las alturas. Un problema que ha sido ya resuelto en los países europeos hace más de 100 años de temperatura más baja, incluso la propia Rusia para ponerle un caso. Nosotros seguimos en nuestras alturas de Tacna, Moquegua, Puno y que lo sabe el propio presidente de la República. A menos de 50 km de Moquegua se muere la gente tan igual que Tacna a 70, 80 km en altura se muere la gente, niños se muere y eso es grave que nosotros no podamos atender, pero para privilegiar ciertas cosas que no son prioridad en nuestro país, señor presidente, y nos hemos salido de repente un poco del tema, pero de manera definitiva esto, como bien lo indican acá claramente, el Ministerio de Economía y Finanzas observa la ley simplemente, porque para él no le resulta siendo conveniente.

Por eso necesitamos nosotros una muy buena asignación de recursos, porque también hay que ser sincero, no tenemos para hacerlo todo. El Perú carece de muchos recursos, pero, justamente, es como un padre de familia, tiene que asignarle, si tiene diez hijos aunque sea un pan para cada uno. Aquí en el centralismo, se come todos los panes y los deja a los nueve hijos que quedan restante de los diez, tienen que partir un pan a tajadita y eso es lo que no puede ser fundamental el presupuesto de la República en síntesis.

Muchas gracias, señor presidente, y va a disculpar la extensión.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Jorge Castro. (5)

Si algún colega congresista más desea hacer uso de la palabra, si no pasamos al voto del dictamen recaído en el Proyecto de Ley N.º 1181 y 3620, mediante el cual se propone el texto sustitutorio de la Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la reconstrucción del puente Chamorro en el distrito de el Carmen en la provincia de Chíncha, departamento de Ica.

Vamos a hacer una votación nominal.

Congresistas: Aguilar, a favor; Elías, a favor; Castro, a favor; Martorell, a favor; Trujillo, favor; Schaefer, a favor; Israel Lazo, a favor; la presidencia, a favor. Ha sido aprobado por unanimidad.

Tenemos un cuarto punto en la agenda, debate del predictamen recaído en el Proyecto de Ley N.º 2692, 3472 y otro, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio la ley que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción del aeropuerto del Vrae.

Estas iniciativas han sido propuestas por los señores congresista Benicio Ríos, Nelly Cuadros y la presidencia.

Lo primero, debe precisar la comisión la situación geográfica de la zona donde se construirá el aeropuerto, así tenemos que la ciudad de Pichari está ubicada en la zona central oriental del territorio del Perú, a una altura de 614 metros sobre el nivel del mar, pertenece a la provincia de La Convención del departamento del Cusco.

Cabe señalar que el poblado de Pichari se encuentra en la zona central del esquema de intervención estratégica e integral denominada Una opción de paz y desarrollo en seguridad para el valle de los ríos Apurímac, Ene, Plan VRAE.

La comisión considera que la forma de combatir el narcoterrorismo es abriendo los mercados a los productos de la zona que actualmente es complicado y difícil, sin embargo la vía aérea sería una gran alternativa, ya que al poder comerciar sus productos los ciudadanos de la zona ya no dependerían de los grupos de narcotráfico que financia a los agricultores para sembrar coca bajo el pretexto que otros productos no tiene el mercado.

La comisión no puede dejar de mencionar que el informe del Ministerio de Transportes y Comunicaciones señala que este ministerio viene desarrollando el proyecto de inversión Creación del servicio aeroportuario en el distrito de Pichari, provincia de la Convención, región Cusco, con el código SNIP N.º 347835, en el marco del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones.



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

WILIAN MONTEROLA ABREGU
PRESIDENTE

Esta opinión demuestra que el objeto de la iniciativa tiene avance técnico y presupuestal impulsado por las autoridades. Sin embargo, pese a que el proyecto actualmente cuenta con un estado viable, no se ha logrado concretar, transcurriendo el tiempo sin que se ejecute o priorice una obra tan importante y de gran impacto social y económico para la población, por lo cual estas iniciativas buscan poner en la agenda del Gobierno la construcción de este aeropuerto a través de esta norma declarativa.

Por lo tanto la comisión considera que los proyectos son técnicamente viables, al estar debidamente fundamentados, y las iniciativas legislativas demuestran rentabilidad económica basada en el código SNIP de este proyecto.

En tal sentido, la comisión propone como un texto sustitutorio un artículo único, de conformidad con las normas técnicas legislativas.

Si algún congresista desea participar o lo pasamos de frente a la votación.

Pasamos a la votación nominal.

Congresistas: Aguilar, a favor; Elías, a favor; Castro, a favor; Martorell, a favor; Trujillo, a favor; Schaefer, a favor; Lazo, la presidencia, a favor. Ha sido aprobado por unanimidad.

Como quinto punto de la agenda tenemos el debate del predictamen recaído en el Proyecto de Ley N.º 2387, mediante el cual se propone el texto sustitutorio de la Ley que establece la Central Única de Emergencias 911 para la atención de las emergencias y urgencias a nivel nacional.

La comisión, para el análisis de la presente propuesta legislativa, parte de lo referido por la opinión del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Ministerio de Salud, quienes refieren que la propuesta es innecesaria y constituiría una sobrelegislación, ya que se encuentra legislado en el reglamento del decreto legislativo que se pretende modificar.

Por lo tanto, carecería de necesidad, contraviene nuestras normas de técnica legislativa, convirtiéndose en una sobrelegislación, toda vez que es parte del ordenamiento jurídico nacional.

Como bien advirtieron también la Dirección General de Concesiones y Comunicaciones (DGCC), y la Dirección General de Control, Supervisión y Comunicación de (DGESC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; asimismo la iniciativa pretende agregar la obligación de las empresas operadoras de adecuar sus plataformas tecnológicas para suministrar la información de la Central Única de Emergencias 911, lo cual ya se encuentra regulado en el artículo 36.º del reglamento del Decreto Legislativo N.º 1277, conforme lo hemos graficado en los anteriores párrafos.

Finalmente el artículo 34.º en el numeral 34.2 establece que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es la entidad responsable de la implementación gradual del sistema integrado de comunicaciones mediante un número único

Por lo expuesto, la Comisión considera que la propuesta legislativa deviene de una sobrelegislación, por lo tanto proponemos su desaprobación y su remisión al archivo.

Si algún congresista desea participar o lo sometemos a votación nominal.

Congresistas: Aguilar, a favor; Elías, a favor; Castro, a favor; Martorell, a favor; Trujillo, a favor; Schaefer, a favor; Lazo, a favor; la presidencia, a favor. Ha sido aprobado para el archivo por unanimidad.

Vamos a saludar, porque creo que es nuestra última sesión ordinaria, vamos a desearles una Feliz Navidad y que llegue la reconciliación al país, en familia, en el Congreso de la República, en todos que haya paz, armonía y amor; y que este 24 de diciembre a las 12 de la noche en nuestros corazones recordemos el nacimiento de Jesús, pero también el nacimiento de una persona diferente, con valores y educación.

Y un exitoso año 2019.

Finalmente, señores congresistas, pido la dispensa del trámite de aprobación del Acta, se votará a mano alzada. Acordado.



Agradeciendo su presencia y siendo las 10:40 h, del martes 18 de diciembre de 2018 se levanta la sesión.

Feliz Navidad y Feliz Año.

—A las 10:40 h, se levanta la sesión.