

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
DECIMA NOVENA SESIÓN ORDINARIA DE 2020-2021

COMISIÓN DE COMERCIO EXTERIOR DE TURISMO

19 ° SESIÓN

(Vespertina)

Miércoles 21 de Octubre del 2020

PRESIDENCIA DEL SEÑOR RAÚL MACHACA MAMANI

Muchas gracias señor secretario técnico, señores congresistas muy buenos días, hoy día 21 de octubre del 2020 vamos a iniciar con la sesión de comercio exterior y turismo y vamos a pasar lista para comprobar el quórum correspondiente. Señor secretario técnico sírvase pasar lista por favor.

EL SECRETARIO TECNICO PASA LA LISTA:

Gracias Señor presidente:

- | | |
|----------------------------------------|----------|
| • Congresista MACHACA MAMANI | PRESENTE |
| • Congresista PEREZ OCHOA | PRESENTE |
| • Congresista FABIAN DIAZ | ----- |
| • Congresista ASCONA CALDERON | PRESENTE |
| • Congresista BENAVIDES GAVIDIA | PRESENTE |
| • Congresista SANCHEZ LUIS ORESTES | ----- |
| • Congresista FERNANDEZ FLOREZ MATILDE | PRESENTE |

EL SEÑOR SECRETARIO TECNICO. - Señor presidente con el quórum reglamentario de 5 señores congresistas, con la licencia del señor Zárate Antón y el congresista Lozano Inostroza tiene el cuórum reglamentario puede iniciar esta sesión.

EL SEÑOR PRESIDENTE. - Muchas gracias, señor secretario técnico. Han registrado su asistencia 5 señores congresistas y se da cuenta de la licencia que acaba de mencionar nuestro secretario técnico y contamos con el cuórum reglamentario y siendo las 8:07 am del día 21 de octubre del 2020 damos inicio a la décima novena sesión ordinaria de la comisión de comercio exterior y turismo.

En la primera estación tenemos lo que es la aprobación del acta colegas congresistas. Pongo en consideración del acta correspondiente a la décima octava sesión ordinaria de la comisión llevada a cabo el día miércoles 14 de octubre último enviada electrónicamente para su aprobación. Señores congresistas no habiendo observaciones se someterá a votación, proceda señor secretario técnico con la votación por favor.

SEÑOR SECRETARIO TÉCNICO. - Gracias señor presidente.

- Señor congresista MACHACA MAMANI	A FAVOR
- Señor congresista PEREZ OCHOA	A FAVOR
- Señor congresista FABIAN DIAZ	-----
- Señor congresista ASCONA CALDERÓN	A FAVOR
- Señor congresista BENAVIDES GAVIDIA	A FAVOR
- Señor congresista SANCHEZ LUIS ORESTES	A FAVOR
- Señor congresista FERNANDEZ FLOREZ	A FAVOR

Ha sido aprobado por unanimidad de 6 señores congresistas señor presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE. - Muchas gracias señor secretario técnico, no habiendo observaciones al acta se da por aprobada por unanimidad por los congresistas participantes.

ESTACION DE DESPACHO

Señores congresistas se le ha remitido vía electrónica el cuadro de documentos recibidos y enviados por la comisión para conocimiento colega; por otro lado, se les hace de conocimiento del ingreso del proyecto de ley N°6337/2020-CDR, con el cual se propone modificar la Ley N°28529, Ley del Guía de Turismo presentado por el grupo parlamentario Acción Popular. Vamos a pasar a la estación de informes.

ESTACIÓN DE INFORMES

Si algún señor congresista quisiera realizar algún informe realizado durante esta semana que hemos tenido una semana de representación parlamentaria puede hacer uso de la palabra.

CONGRESISTA PÉREZ OCHOA (AP). - La palabra señor presidente, congresista Pérez Ochoa.

EL SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene usted la palabra colega congresista.

CONGRESISTA PÉREZ OCHOA (AP). - Muchas gracias presidente, muy buenos días con los colegas que asisten a esta sesión de la comisión de comercio exterior y turismo.

Presidente quiero dar cuenta que en el marco de la fase 4 de la reactivación de la economía del turismo frente a la crisis sanitaria Covid 19. El día de ayer 20 de octubre se reabrió el ingreso a turistas a la zona arqueológica de Caral, ubicado en el distrito de Supe, Provincia de Barranca de la región Lima. A partir de ahora los turistas podrán visitar este importante sitio turístico, guardando todos los protocolos sanitarios que se han establecidos para afrontar el Covid 19 a fin de evitar la propagación del coronavirus. Este recinto arqueológico señor presidente cuenta con facilidades para personas capacitadas o con sillas de ruedas y vías especiales para su acceso en todo el recorrido.

Presidente, la ciudad de Caral es un sitio arqueológico donde se realizó la civilización Caral, ubicada a 182 kilómetros al norte de nuestra capital. Hace 26 años este sitio arqueológico comenzó a ponerse en valor y, nosotros desde el Despacho Congresal hemos programado una visita guiada para este viernes 30 conjuntamente con la liga parlamentaria Perú-Malasia y nos ha confirmado su asistencia la embajadora de Malasia en nuestro país y desde aquí también presidente quiero hacer extensiva la invitación a los integrantes de nuestra comisión, nos motiva hacer este tipo de actividades el poner de manifiesto la importancia y sobre todo la belleza que guarda este recinto monumental para que pueda ser difundido a nivel mundial y estoy seguro presidente que la reapertura de Caral contribuirá con dinamizar la economía de la provincia de Barranca y de nuestros distritos que están a los alrededores, toda vez que van a generar demanda de prestación de servicios hoteleros, restaurantes y de que puedan disfrutar de la variada gastronomía del norte chico, tierra que me plazco representar. Muchas gracias presidente, muy buenos días.

EL SEÑOR PRESIDENTE. - A usted, gracias congresista. Por favor señor secretario técnico tome nota del informe que nos hace llegar nuestro colega.

SEÑOR SECRETARIO TÉCNICO. Si presidente, ha sido tomado nota.

EL SEÑOR PRESIDENTE. - Muchas gracias.

CONGRESISTA FERNÁNDEZ FLÓREZ MATILDE (SP). - Presidente la palabra por favor.

EL SEÑOR PRESIDENTE. - Adelante congresista, su nombre para que se registre en el acta por favor.

CONGRESISTA FERNÁNDEZ FLÓREZ MATILDE (SP). - Muy buenos días presidente y colegas congresistas, soy la congresista Matilde Fernández Flórez de la región Cusco.

EL SEÑOR PRESIDENTE. - Adelante congresista Matilde, tiene usted la palabra.

CONGRESISTA FERNÁNDEZ FLÓREZ MATILDE (SP). - Muy amable.

Informo presidente que también Cusco el día sábado pasado ha dado ya inicio a lo que es el turismo interno, abriendo las puertas de los centros arqueológicos de la ciudad como es Sacsayhuaman, y todo lo que corresponde al valle sagrado de los incas como es Pisac, Ollantaytambo y próximamente a partir del mes de noviembre se va a dar apertura del ingreso a la ciudadela inca de Machu Picchu; así mismo, debo mencionar que los centros arqueológicos que quedan al sur de la ciudad como es Piquillacta donde también ha sido visitado por los grupos que han sido priorizado del plan por el director regional de comercio exterior y turismo; dándose este espacio como el programa que han lanzado con gratitud orientado al personal de salud, a la policía nacional, al cuerpo de bomberos, entre otros. Estas visitas se van a ir dando cada fin de semana con algunas actividades muy importantes como es los pasajes que es cubierto por la Dirección Regional de Comercio Exterior y Turismo y para los refrigerios lo tiene que cubrir cada uno de las personas que visitan nuestros centros arqueológicos, siendo un tema muy importante que va a dar movimiento económico para los pequeños negocios, la parte de artesanía que hoy en día se han dañado y perjudicado por el tema de la pandemia, pero por algo tenemos que iniciar. También

hacemos un llamado a toda la ciudadanía de que tenemos que mantener bien el tema de bioseguridad, respetar los protocolos de distanciamiento, el uso de la mascarilla y todo ello que corresponde a la parte de prevención y que muchas personas que se contamine o se contagien con este temible mal que está aquejando y está asechando permanentemente nuestra salud y nuestra vida. Gracias presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE. - A usted colega congresista Matilde Fernández por esa valiosa e importante información que nos hace llegar a esta sesión. Si algún otro señor congresista desea realizar algún informe por favor.

CONGRESISTAMACHACA MAMANI (FREPA). - También quisiera informar de mi parte como congresista de la república que represento a la región de Tacna, si bien es cierto estamos en la cuarta etapa de la reactivación económica decretado por el gobierno y el presidente. Para mí es muy importante informar en cuanto lo que es en este estado de pandemia que todavía se prolonga. La región de Tacna en estos momentos está sufriendo las consecuencias de esta pandemia que es la recesión económica, porque hasta la fecha no se siente y no hay ese levantamiento o ese crecimiento económico en la ciudad de Tacna, en vista de que Tacna es una ciudad ubicada precisamente con la hermana república de Chile y una de sus actividades principales de la ciudad es el comercio y el turismo; entonces cabe mencionar de que, ambas fronteras hasta la fecha están cerradas, por el Perú con el complejo fronterizo Santa Rosa y por otro lado la frontera que pertenece a Chile que es el Control Chacalluta; ambas fronteras permanecen cerradas y estos días se ha emitido y se envió bajo documentos como es oficiado a los ministerios correspondientes para que también el gobernador regional de Tacna priorice para que las fronteras se aperturen y de tal manera de que Tacna tenga la oportunidad de reactivar su economía, como digo las actividades principales en los rubros de hotelería, restaurantes, mercadillos y entre otras actividades económicas están paralizados; los hermanos comerciantes, feriantes están esperando de que el gobierno pueda priorizar con la hermana frontera de Chile también para que puedan aperturar, siendo una alternativa para que el sector turismo y comercio puedan reactivarse. Es cuanto informo a esta comisión de comercio exterior y turismo. Muchas gracias. ¿algún otro congresista que quiera alcanzar

información? Bueno, no habiendo más informes vamos a pasar a la estación de pedidos.

ESTACIÓN DE PEDIDOS

Si algún miembro de la comisión quisiera formular su pedido esta en uso de la palabra.

CONGRESISTAS SÁNCHEZ LUIS ORESTES (PP). - La palabra señor presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE. - Si, adelante congresista tiene la palabra.

CONGRESISTA SÁNCHEZ LUIS ORESTES (PP). - Buenos días colegas de la representación nacional, señor presidente en esta estación de pedidos deseo una vez más efectuar el pedido. Usted se acordará en sesiones pasadas solicitamos la presencia del Ministro de Relaciones Exteriores y precisamente para ver el tema de Tacna y el tema de Tumbes, porque son 2 fronteras que necesitamos reactivar, básicamente más Tacna por que el flujo de comercio y el flujo de economía vamos a tener a través de la participación de la visita de las personas del país vecino de Chile, entonces queremos ver que está haciendo Relación Exteriores por aperturar pronto esto y de otra manera ver que otras estrategias hay que realizar, porque acuérdense que acabamos de aprobar el tema de los mercados itinerantes, entonces si no resulta el tema de apertura de la frontera por lo menos podemos crear un acuerdo para ver un mercado itinerante de Perú a la proximidad de la frontera o no sé, ver la manera, forma y estrategias de ayudar a nuestros hermanos de Tacna, muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE. - Las gracias a usted señor congresista y disculpe cuál es su nombre y apellido para registrar en el acta.

CONGRESISTAS SÁNCHEZ LUIS ORESTES (PP). - Congresista Luis Orestes Sánchez señor presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE. - Muchas gracias congresista Orestes Sánchez. Por favor señor secretario técnico recoja usted el pedido que nos hace llegar nuestro colega congresista. Invitamos a los demás congresistas que quieran hacer el pedido correspondiente. ¿alguien no está registrado en la página del chat? Directamente puede hacer el pedido correspondiente.

Quisiera solicitar de que el señor ministro o la señora ministra de MINCETUR invitarlos a la comisión para indicarles que la región de Tacna está preocupada y preguntar para cuándo se podría reabrir la frontera con la hermana república de Chile como el Complejo Santa Rosa. ¿alguno otro señor congresista que quiera hacer algún pedido para pasar a otra estación? No habiendo más pedidos, vamos a pasar a la estación del orden del día.

ESTACION DE ORDEN DEL DIA

EL SEÑOR PRESIDENTE. - Señores congresistas conforme a la agenda se tienen como primer tema de la orden del día la valiosa participación de nuestro invitado al Doctor Martin Gustavo Ibarra Pardo de la nacionalidad colombiana, Analista Internacional en la creación de Zonas Económicas Especiales, Consultor en la creación del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, a quien se le brinda nuestra cordial bienvenida. Señor secretario técnico verifique si está presente en esta plataforma de la sesión.

SEÑOR SECRETARIO TÉCNICO. - Señor presidente, el señor Martin Gustavo Ibarra está conectado a la plataforma, si me permite hacer su semblanza del señor Martin Gustavo Ibarra.

EL SEÑOR PRESIDENTE. - Adelante señor secretario técnico.

SEÑOR SECRETARIO TÉCNICO. - Buenos días señor presidente, buenos días señores congresistas.

EL Doctor Martin Gustavo Ibarra Pardo es abogado y socio economista de la Universidad Javeriana del año 1975. Realizo estudios de Derechos Comparado en la Universidad de Texas, Dallas y de promoción de exportaciones en el ICE de

Italia en el año 1984. Realizo un curso de promoción en comercio internacional en el ICE, Roma en el año 1986, ha sido consultor para el Banco Mundial, Banco Interamericano de Desarrollo y Centro Comercial Internacional de Ginebra. Participo en la misión del Banco Mundial que creó las zonas económicas especiales de China en 1983. Igualmente, ha colaborado en la reestructuración de los mecanismos de comercio exterior y zonas francas en la mayoría de los países de América Latina y algunos países de Asia y África. En el 2004 recibió el premio "*Lifetime Achievement Awards*". Asesor de varios puertos en los contratos de concesión y promoción de servicios portuarios. Martín Ibarra también participó como gestor y coordinador en la creación del Ministerio de Comercio Exterior de Colombia en el año 1991 (hoy Ministerio de Comercio, Industria y Turismo) en Colombia para pasar de un mundo cerrado a un mundo globalizado con normas como la elaboración de un nuevo Estatuto Aduanero en 1984, la Ley Marco del Comercio Exterior en el mismo año y la nueva Ley de Zonas Francas del año 1983. Actualmente es presidente de la firma Araujo Ibarra & Asociados S.A. Oficina de Abogados especializados en legislación de comercio internacional y derecho comparado, con especial énfasis en derecho administrativo y comercial, tanto nacional como internacional. Ha sido presidente de la Cámara de Comercio Colombo Americana y profesor universitario, así como conferencista internacional. Ha sido la semblanza del señor Martin Gustavo Ibarra Pardo, señor presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE. - Muchas gracias señor secretario técnico, acabamos de escuchar la semblanza de nuestro invitado, el señor Martin Gustavo Ibarra Pardo. Señor Martin puedo hacer uso de la palabra para que exponga sobre los temas de comercio exterior en el contexto de la pandemia Covid 19; sobre la experiencia en las Zonas Económicas Especiales de China y también sobre la experiencia de las Zonas Económicas Especiales de Colombia y América Latina. Se le concede la palabra señor Martin Gustavo Ibarra Pardo.

SEÑOR MARTIN GUSTAVO IBARRA PARDO. - Señor presidente muchísimas gracias, señor secretario y miembros de la comisión de comercio exterior; señor congresista es para mí un verdadero honor acompañarlos hoy en el congreso del Perú para recepcionar algunas oportunidades sumamente importantes que se les presenta hoy tanto al Perú como ha

América Latina. La reconformación del comercio internacional que se está dando es por tres factores diferentes.

1. El primer factor es, el encarecimiento de China que viene hace diez años y el abaratamiento consecutivo de los países de América Latina que ha llevado a un movimiento que se llama "NEAR SOURCING", el volver a traer para América. Muchos de los procesos y los proyectos que hace décadas se fueron a su vez asiático buscando menores costos.
2. Segundo, el fenómeno que se ha dado de la guerra comercial entre los Estados Unidos y China, yo he preparado una presentación pequeña sobre este tema que voy a compartir con ustedes. Como consecuencia de este segundo fenómeno el año pasado, China dejó de exportar 90 mil millones de dólares señor presidente a los Estados Unidos, de esos 90 mil millones, 10 mil quedaron en Estados Unidos, pero 88 mil se distribuyeron en muchos países del mundo. Vamos a ver ahorita la situación de América Latina y el Perú.
3. Y el tercer fenómeno que está realmente alterando el comercio internacional de una manera supremamente importante es el Covid 19, que ha llevado a replantearse el fenómeno de las lejanas cadenas de valor a las cercanas cadenas regionales de valor.

Como vemos en esta gráfica, la Guerra Comercial de las lejanas a las cercanas cadenas de valor del contenedor al paquete como consecuencia del comercio electrónico fronterizo. A mí me ha tocado durante mi carrera profesional, ver estas grandes transformaciones de comercio exterior; primero la transformación del bulto al contenedor hace 40 años y ahora la transformación del contenedor al paquete. El señor Jack Ma, fundador de Alibaba dice que, el paquete de Air Bag va a jubilar al contenedor; entonces veamos en las gráficas siguientes lo que se nos viene en las próximas décadas para América Latina.

En este gráfico de la Organización Mundial de Comercio, vemos como este año se ha disminuido el Comercio Exterior menos que inicialmente se había previsto señor presidente. La OMC llegó a prever que la reducción fueron un 13% y un 32%; aparentemente este año solo se va a disminuir un 9%,

pero va a crecer en los años siguientes en productos nuevos y desde lugares nuevos, y es allí donde esta realmente la oportunidad de América Latina, es lo que el Chung Peter llamada como la destrucción creadora. Veamos en los siguientes gráficos que está ocurriendo hoy en día en el Comercio Mundial.

El año pasado el Comercio Mundial tuvo un valor de casi 39 trillones de dólares, de esto el 70% es solo manufacturas y el 30% son productos básicos. En este 70% de manufacturas existe lo que se llama las cadenas globales de valor y es que las materia primas saltan de un país al otro convirtiéndose en materia prima de un producto intermedio; de producto intermedio a un producto final y de producto final en distribuirse a muchos mercados; y para eso es necesario tener centros profesionales de comercio exterior, en donde las mercancías lleguen, las materias primas lleguen y los insumos lleguen, y no sean sometidos a tramites ni impuestos para quitarle valor y saltar al siguiente país. Y en la medida que los países han creado zonas económicas especiales, son esos espacios neutros que son indispensables para que ocurra los procesos de las cadenas valor, si no el país se queda produciendo bienes de una sola vía, minerales que se producen y se exportan o harina de pescado que se produce y se exporta o verduras y legumbres que se producen y se exportan, pero no están encadenados a los demás países del mundo y los demás insumos; y eso es exactamente lo que vamos hablar hoy. Hoy en día el Perú está fundamentalmente orientado a productos de una sola vía y no de doble vía, o sea no está encadenado a cadenas de valor.

Sigamos estas cifras, hoy en día vemos como el Perú exporta 45 mil millones de dólares, que es una cifra muy interesante, pero cuando lo vemos, no vemos esta cifra ante parámetros internacionales señor presidente. El mundo exporta 500 mil dólares por habitantes, el Perú exporta la mitad que es 1383.00 dólares ¿Por qué?, porque con productos fundamentalmente, como lo vamos a ver ahora, que produce la madre tierra, o la mina, o en el cultivo, o en el mar y salió. El Perú todavía no ha ingresado a ese mundo de importar insumos, transformar y exportar.

Lo que hizo China hace 30 años cuando a mí me correspondió ser parte de la misión del Banco Mundial que creo la primera zona económica especial de Shenzhen, China era un país completamente cerrado el más cerrado del mundo y

gracias a esas zonas económicas especiales que son plataformas que permiten la integración de la mano de obra del país, con los insumos del mundo; China se convirtió en la fábrica global y en el primer exportador del mundo. Esto es muy interesante, si Perú exportara apenas el Per cápita mundial promedio, exportaría no 45 mil, si no 73 mil millones de dólares; ahora si exporta el promedio de los países que no es 2500.00, si no de 8000.00 dólares por habitante, exportaría cerca de 300 mil millones de dólares y realmente las cifras son increíble, y serían un nuevo país, porque detrás de cada exportación hay empleos, hay desarrollo, hay impuestos, hay viabilidad de insertarse en el mundo como un país con las cadenas internaciones.

Aquí vamos a ver como es el Perú de hoy, y yo quisiera subrayar este elemento y es que el Perú exporta productor de una sola vía; cobre, oro, petróleo, zinc, harina de pescado, hierro, plomo, frutos secos y moluscos que son los 10 primeros productos de exportación del Perú; productos además de 700 a 12 mil millones de dólares, cifras sumamente importantes, pero ninguno de estos tiene grandes insumos importados, porque no hay la infraestructura hoy en el Perú de recibir esos insumos de transformarlo y expórtalos y a lo cual podríamos incorporar muchísima mano de obra peruana que hoy en día como consecuencia de crisis económica y como el congresista lo decía, está sujeta al desempleo y está buscando nuevas oportunidades. Son muy pocas zonas entre ella Tacna y son cuatro, y no necesariamente en el centro del Perú si no en las fronteras como decía el señor presidente, que tienen esta facilidad, pero que tienen que actualizarse y extenderse también al resto del territorio peruano.

Bueno aquí vemos en esta grafico que es muy interesante, ¿Qué ocurrió el año pasado con la guerra comercial que el presidente Chong que le declaro a China?; China bajo en 90 mil millones de dólares sus exportaciones, pero otros países subieron; mientras unos lloran otros la hacen de pañuelos. Vietnam creció en 13 mil millones, México en 12 mil, Taiwán en 11 mil y otros como Holanda, Francia y Suiza cerca de 5 mil y algunos más pequeños como India, Islandia y Colombia en 300 millones. Veamos que le paso a los países de la Alianza del Pacifico, como usted sabe se ha creado una Alianza del Pacifico entre México, Colombia y Perú, que tiene la presidencia en este momento y Chile, y que la presidencia de Chile se la paso a Perú; y estos 4 países

tiene por defecto nivelar el desarrollo del Pacífico Asiático con el Pacífico Latinoamericano que son muy distintos, el Pacífico Asiático es muy dinámico que el Pacífico Latinoamericano que es menos dinámico; pues bien, de estos cuatro países México trajo negocios de esta guerra comercial por 12 mil millones, Colombia por 400, Chile bajo en mil millones sus exportaciones a Estados Unidos y Perú bajo por 1700 millones el año pasado sus exportaciones a Estados Unidos. O sea, no está aprovechando esta guerra comercial, porque son productos manufacturados lo de la guerra comercial, el señor Trump no le están colocando sus impuestos a la guerra comercial a las materias primas, o a los minerales, o a la harina pescado; es a los productos de tecnología a los productos que incluyen mano de obra y valor agregado. Por eso un poco mi mensaje hoy, conociendo el Perú como lo conozco y haber tenido el privilegio de haber sido el asesor y el coordinador de la creación del MINCETUR y siendo mi segundo hogar, creo que en este momento los cuatro países debemos tener una red muy importante, y estar unidos para atrapar conjuntamente esas inmensas oportunidades que se nos viene por los tres factores que les acabo de mencionar (Abaratamiento en América Latina y Encarecimiento de China, Guerra Comercial y Replanteamiento de cadenas de valor por el Covid 19).

Hace dos semanas se posiciono el nuevo presidente del BID (Banco Interamericano de Desarrollo) y su obsesión es traer esos proyectos del Asia al América Latina, dice que el señor Mauricio Claver-Carone de la pandemia del Covid 19, nos ha traído muchos retos, pero también ha abierto una oportunidad única que no habíamos tenido antes y que por primera vez y que, desde su experiencia por la actual crisis, las propias empresas están viendo que donde mejor estarían ubicadas es en las Américas. Él quiere hacer de América Latina que bien los preside a través del BID (Banco Interamericano de Desarrollo), el sitio más competitivo del mundo, en la siguiente grafica tiene otras reflexiones adicionales.

Imaginemos el impacto de poder reubicar y tener las inversiones que han ido a Asia, en crecimiento, en empleo y en recuperación económica. La única región en la cual estamos dispuestos a ver realidad este sueño es con la integración de las américas, él dice que mientras el 55% del comercio europeo esta encadenado en cadenas de valor y el

45% del asiático; solo el 16% del comercio de América Latina este encadenado entre sí.

¿Cuál es la propuesta?, el Perú necesita urgentemente plataformas internacionales de comercio exterior de clase mundial y estas son las zonas económicas especiales que son partes industriales como parte de un régimen de comercio exterior, donde se suspenden mientras las mercancías están transitoriamente, los impuestos al comercio exterior para no contaminar esas cadenas de valor o lugares de valor, tiene unos impuestos tributarios promedio de 15%, 20% o 21% y no el 30%, porque el día que se cobre eso nadie bien. Esto es muy importante porque si uno trae un ancla de estas, el movimiento económico esta demostrado generara 3 veces o más impuestos que el que se redujo al ancla, y es un generador de empleos y negocios impresionantes. Hay muchos países del mundo, hay 5 mil zonas económicas especiales del mundo, de los cuales Perú tiene que competir, entonces un poco la propuesta señor presidente es que, hoy o en 9 meses el Perú cumple 200 años, el 21 de Julio del 2021 y que bueno sería que para esa fecha y para sus 200 años, el Perú podría presentarse con sus hermanos de la alianza del pacifico como una legislación moderna, modificada y potente de zonas económicas especiales para traer esos proyectos que están buscando desesperadamente donde reubicarse.

Como ya decía, otro fenómeno interesante es el comercio electrónico intrafronterizo (E-Commerce), el que hoy en día con un clic a los 2 días lo tiene en su casa. Esto supone también espacios de zonas económicas especiales para la fabricación, para el seguimiento de las llamadas del paquete, para la data center que almacena la información, para la redistribución logística del Perú o del Perú para el resto de América Latina, para convertir contenedores en paquetes y para hacer logística internacional. Se han creado, por ejemplo, en China más de 100 zonas económicas especiales señor presidente para el comercio electrónico transfronterizo; que bueno que el Perú con una buena legislación creara la primera de esta parte de América Latina. Siguiente por favor.

Bueno el Perú es un país maravilloso, es uno de los pocos países del mundo señor presidente que al mismo tiempo tiene un acuerdo de libre comercio con Estados Unidos y China, sobran dedos de las manos para contar los países que tienen

esa ventaja. Tiene una histórica relación con China y con Sur Este asiático; cómo podemos ver en el apellido de muchos de los congresistas, presidentes, ministros y empresarios peruanos, tiene unos proyectos muy importantes; por ejemplo, el puerto de Chancay, el puerto más importante en el pacífico latinoamericano que va a llegar a una inversión de 3 mil millones de dólares en su máximo desarrollo con un parque logístico industrial al lado; el proyecto de Ancón que va a salir en licitación próximamente y que sin un régimen internacional estaría condenado al mercado local, lo cual sería una tristeza y además el Perú tiene la urgente necesidad de hincar sus exportaciones para llegar al promedio mundial de exportaciones e integrarse dentro de las cadenas regionales de valores en el marco de la Alianza del Pacífico. Siguiendo por favor.

Por eso creemos que es fundamental que los países de la Alianza del Pacífico se unan, nuevamente repito, para tejer esa red con una de las oportunidades que parte del pacífico mexicano acaba en el pacífico chileno pasando por el pacífico peruano y colombiano ya atrapemos conjuntamente esas mercancías que se están viendo hoy, como decíamos a Taiwán, La India, a Camboya o a otros lejanos destinos que no tienen cercanía con los Estados Unidos y no tiene el libre comercio en el caso de Perú con China y con los Estados Unidos al mismo tiempo; entonces creemos que el Perú está en una oportunidad histórica, la más importante la de sus 200 años de independencia y sin ninguna ley de zonas económicas especiales va a quedar en Capitis Diminutio frente a sus otros tres países que todos tienen como Colombia que tiene 100 zonas económicas especiales, aquí se llama zonas francas y el Perú tiene una maravillosa zona franca con la frontera con los Estados Unidos; el caso de Chile tiene dos muy grandes la de Iquique y una en Punta Arenas; y en este momento se debe de modernizar la legislación de las zonas de desarrollo de Perú, pero además extender obviamente con un sistema tributario diferencial las zonas económicas especiales a los puntos más importantes del comercio internacional peruano, siendo esas las reflexiones y yo en la calidad de Vicepresidente de la Organización Mundial de Zonas Francas le ofrezco toda la colaboración, tanto la Organización Mundial de Zonas Franca y como Organización Latinoamericanas de Zonas Francas muy amiga del Perú. Si ustedes tienen a bien apoyar al congreso del Perú y al gobierno peruano en esta iniciativa sin precedentes en la historia del país.

Yo les agradezco mucho la atención y estoy a sus órdenes para cualquier duda que tengan, y con esta propuesta Perú pudiera tener la mejor estructura fiscal de América Latina para atraer estos proyectos globales. Muchísimas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE. - Muchísimas gracias a usted señor Martin Gustavo Ibarra Pardo por esa importante exposición y a la vez analista internacional en la creación de zonas económicas especiales. Se le da el uso de la palabra a los señores congresistas que así deseen ejercerla por favor. Colegas congresistas para hacer preguntas a nuestro invitado.

CONGRESISTA PÉREZ OCHOA CARLOS (AP). - La palabra presidente, congresista Pérez Ochoa.

EL SEÑOR PRESIDENTE. - Muchas gracias congresistas usted tiene la palabra.

CONGRESISTA PÉREZ OCHOA CARLOS (AP). - Gracias presidente. Felicitar la exposición del señor Martin Ibarra hermano de la Republica de Colombia por esta brillante participación que nos pone en contexto de como nuestro país debe integrarse por lo menos a una zona comercial del pacifico ha hecho mención a la importancia del mega puerto de Chancay y que en unos minutos entiendo que va hacer una exposición respecto a la importancia geopolítica que tiene esta infraestructura como comercial para América del Sur. Presidente por su intermedio quería preguntar a nuestro visitante, si es importantísimo o si es prudente que ya se vaya diseñando un código único de comercio para los países que conforman esta alianza del pacifico americano, a fin de que puedan tener normas homogéneas y a partir de ello ser atractivos al comercio mundial y principalmente al comercio del Asia Pacifico.

SEÑOR MARTIN GUSTAVO IBARRA PARDO. - Muchísimas gracias por su pregunta. Si efectivamente yo hago parte del Consejo Empresarial de la Alianza del Pacifico que se llama el CEAP-Colombia, y estamos trabajando muy de la mano con nuestros hermanos peruanos, chilenos y mexicanos en cómo construir esa propuesta común, que no solamente va en materia de armonización de incentivos o tener incentivos parecidos, si no en una agresiva campaña de promoción internacional; por ejemplo, hay países que tienen

representación comercial en un país y en otros no, entonces se están apoyando mutuamente unos en otros. Y precisamente la semana pasada tuvimos una fantástica reunión con el nuevo Directorio del Banco Interamericano de Desarrollo, en donde estamos diseñando un plan de 10 puntos, para en 2 años hacer realidad esta iniciativa de relocalizar proyectos asiáticos, así sean empresas norteamericanas, alemanas u europeas que estén en Asia en América Latina, entonces no solamente es un trabajo de homogenización de normas, si no de acciones y visiones y además estamos identificando los 100 productos manufacturados que fueron objeto por este desplazamiento por los impuestos de la guerra comercial, o sea con rayo láser estamos trabajando de la mano y Colombia precisamente asume la presidencia del CEAP en pocas semanas; y con el Perú, precisamente estoy invitado a comienzos de noviembre por la Cámara de Comercio en Lima, en su reunión anual del Comercio Internacional y precisamente hablar de este tema. Tiene usted toda la razón, estamos hermanos y estamos trabajando en equipo, los cuatro países de la alianza del pacífico, los gobiernos y empresarios en hacer de esta iniciativa una realidad.

EL SEÑOR PRESIDENTE. - Muchísimas gracias a nuestro invitado, el doctor Martin Gustavo Ibarra Pardo. ¿alguien más que quiera formular alguna pregunta a nuestro invitado? De mi parte señor Martin, yo represento a la región de Tacna, que se ubica en la frontera con la hermana república de Chile, si bien es cierto en estos momentos lo que nosotros hemos considerado conforme a lo que usted ha expuesto las preguntas son: ¿Cuál es la razón de que los parques industriales, las zonas francas y las zonas económicas especial no tuvieron el crecimiento necesario? y tampoco lograr atraer inversiones de gran envergadura para una transformación productiva e incremento de nuestra exportación no tradicional. También ¿Qué experiencias exitosas en el mundo podemos considerar para lograr una legislación moderna que logre impulsar nuestras zonas económicas especiales? Y ¿Qué aspectos debe considerar este marco jurídico para transformar nuestras zonas económicas especiales?, si bien es cierto nuestro país, es un país mega diverso tanto animal, vegetal y mineral, es un país que está en Sudamérica y queremos que nuestros negocios puedan tener ese crecimiento a nivel mundial, entonces señor Martin nos podría detallar la respuesta. Muchas gracias.

SEÑOR MARTIN GUSTAVO IBARRA PARDO. - Señor presidente, voy a empezar por la segunda pregunta y respondiendo la segunda lo voy ayudar a resolver la primera. Haber, ¿Cuál es el secreto den hacer una zona económica especial?, lo primero es que estamos en competencia internacional y en las competencias gana el primero, no gana el segundo y la gran medalla la gana el primero. Cuando un proyecto analiza 5 países y decide a donde irse, solo se va a uno no se va la mitad a uno y la mitad a otro. Cuando diseñamos en el año 83' la primera zona económica especial en China nos fuimos a los 10 países vecinos a ver que estaban ofreciendo, a Hong Kong, a Singapur, a Tailandia, a Indonesia, a Filipinas, etc. Hicimos un benchmarking, es decir en ese momento no había Google, todo era ahí con lápiz y papel físicamente analizarlo; sacamos un benchmarking, un inventario de los incentivos y de las estrategias que los países vecinos daban la infraestructura de los parques industriales de comercio exterior, que son las zonas económicas especial; y recomendamos una legislación y unos incentivos no para ser igual, para ser mejor y quedaron bien hechas; esas zonas económicas especiales llegaron a general 40 millones de nuevos puestos de trabajo, el milagro más importante de industrialización en la historia de la humanidad y logro cambiar el país mas cerrado del mundo en el campeón del comercio internacional. Hoy en día China exporta 48% más que el segundo que es Estados Unidos, o sea si funciona y si funciona el instrumento ¿Qué países ver? Muchísimos, en el mundo las zonzas francas o las zonas económicas hacen el 40% y a través de ellas pasan el 40% del comercio mundial y los hay en países ricos y en países pobres, en países Upday y en países No Upday, en Estados Unidos hay 500 y los hay en países capitalistas como en Estados Unidos o comunistas como China, Vietnam o Nicaragua, no tienen poder político. Entonces son fundamentales para promover el comercio exterior. Ahora que países vemos en América Latina, tenemos países maravillosos como por ejemplo, Republica Dominicana el 60& casi el 70% de sus exportaciones son zonas francas; Costa Rica tiene unos parques de zonas económicas especiales maravillosos; Colombia está a la orden y aquí hemos recibido varias emisiones de los hermanos peruanos, aquí teneos 115 una de ellas en Bogotá se ganó el año pasado el premio a la mejor zona franca de América Latina y la cuarta mejor del mundo; Brasil tiene una de sus instituciones de exportaciones que se llama Manaus y es de clase mundial, porque exporta casi la mitad de lo que exporta el Perú hacia Brasil, porque es

otro modelo de exportaciones, no es un modelo de sustitución de importaciones. Ahora la pregunta es ¿Por qué en el Perú o ha funcionado?, y con todo respeto que un extranjero puede referirse a un país a quien quiere mucho y obviamente yo sí creo que los peruanos deben ponerse de acuerdo que modelo elegir y aun no están de acuerdo, porque el congreso y el MINCETUR piensan una cosa y el MEF piensa otra cosa. Yo las veces que he estado en el MEF, hay un aviso en el Ministerio que dice "Prohibidas las exoneraciones".

Cuando a mí me tocó crear el Ministerio de Comercio, yo estaba impresionado por que era uno de los pocos países de América Latina que no tenía escenario de extracción e inversión extranjera, me fui al señor del MEF que manejaba incentivo fiscal y le pregunte; mire, si yo tuviera un proyecto de 50 mil millones de dólares que puede irse a Colombia, México o Perú ¿Usted que me da? Nada. Yo pensé que ese día me había levantado con el pie izquierdo y a la semana siguiente volví a pedir la cita y me volvió a responder lo mismo. Entonces por lo que ese señor no entendió en su momento y el MEF todavía no entiende es que, no son exoneraciones son nivelaciones fiscal internacional, si no ofrecemos los mismos niveles fiscales que nuestra competencia o nuestros pares internacionales ofrecen esa industria nunca ira al Perú, pero si logramos llevar esa empresa o esa ancla la Perú, esa ancla con 20 o 30 proveedores del primer y segundo anillo, ese movimiento económico genera muchos impuestos, está calculado que por cada peso, dólar o sol que se le reduce al ancla o a esa gran empresa, genera entre 2 o 6 nuevos pesos de impuestos por el movimiento económico que genera y si bien yo le bajo al ancla el 20 o 30 de impuesto o al 15 o al 0, ese contenedor usa un camión que paga impuestos, combustible que paga impuestos y cuando un país no tiene zonas económicas especiales el 1% de la población trabaja directamente en estas zonas económicas, en el caso del Perú serian 350 mil nuevos empleos que hoy no existen y que van al supermercado y consumen bienes que pagan el impuesto de valor agregado. Y el señor que tiene el apartamento se lo arrienda el presidente de la compañía, paga impuestos de renta y también paga impuesto municipal. Entonces yo creo que los peruanos, con todo respeto que ustedes me merecen no se han puesto o no se han podido poner de acuerdo aun en cuál es el modelo económico que quieren para el país. Yo si creo que aquí es un problema que tiene que decidir el presidente, yo me acuerdo cuando me invitaron al puerto de

Chancay como Vicepresidente Mundial de Zonas Francas, el Presidente Mundial de Cosco le dijo al Presidente Vizcarra, presidente necesito régimen de zona económica especial para hacer de este puerto un puerto de clase mundial de redistribución de mercadeo, porque con este puerto yo no puedo hacer nada. Y el presidente dijo, claro que si vamos a estudiar muy bien su petición; entonces yo creo que es muy importante hacer un consenso nacional señor presidente sobre cuál es el modelo que hoy necesita en conjunto con sus hermanos latinoamericanos y el marco de alianza del pacifico del Perú y que el MEF entienda por primera vez que no es que este votando impuestos a la calle o a la basura, si no que se está nivelando en traer proyectos que van a generar empleos, desarrollo y nuevos impuestos pero sobre todo la conexión por primera vez del Perú con productos de valor agregado y con cadenas regionales de valor.

EL SEÑOR PRESIDENTE. - Muchísimas gracias al doctor Martin Ibarra Pardo, muy importante lo que nos acaba de explicar en cuanto de como es el movimiento y la mecánica en la que podemos avanzar y continuando con los colegas congresistas de repente alguien quiere seguir formulando preguntas, por favor puede hacer uso de la palabra.

Muchas gracias colegas congresistas, concluida las intervenciones de los señores congresistas le expreso al doctor Martin Ibarra Pardo nuestro especial agradecimiento y completa satisfacción por su gentil y valiosa participación en esta sesión, desde luego nosotros como congresistas de la República del Perú precisamente de la Comisión de Comercio Exterior y Turismo, es muy importante contar con profesionales expertos en las materias y de tal manera nosotros vamos a tener que emprender hacia una política económica que son las zonas francas o zonas especiales, es muy valioso para nosotros y una vez más agradecer por su gentil asistencia y estaremos trabajando más adelante con esta mesa de trabajo. Muchísimas gracias doctor Martin Ibarra Pardo.

SEÑOR MARTIN GUSTAVO IBARRA PARDO. - Muy amable presidente, muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE. - Continuando colegas congresistas. Como segundo tema de la orden del día, hemos invitado al señor almirante Carlos Tejada Mera, Gerente General Adjunto de la Empresa Cosco Shipping Ports Chancay Perú S.A. para que exponga sobre dos temas que son muy importantes:

- La construcción y la operación del Mega complejo portuario de Chancay.
- Las ventajas del terminal portuario de Chancay en el marco del proceso de reactivación económica.

Ya tenemos presente a nuestro invitado Carlos Tejada Mera puede hacer uso de la palabra.

SEÑOR CARLOS TEJADA MERA. - Muy buenos días señor presidente de la Comisión de Comercio Exterior, por su intermedio quiero extender mi saludo en nombre de los directores de la empresa, del Gerente General el señor Ken Chan y de todos los funcionarios que pertenecemos a esta empresa, un saludo cordial y agradeciendo la gentil invitación cursada. Agradecer también de manera particular al señor congresista Carlos Pérez Ochoa, quien nos hizo una visita el mes pasado dentro del marco de la semana de representación al puerto y nos dio la oportunidad de explicarle los alcances de este proyecto y también los beneficios que va a tener para el crecimiento y desarrollo del país. Si me permiten voy a pasar a presentarles el proyecto, me confirman si pueden ver la presentación por favor.

CONGRESISTA PÉREZ OCHOA CARLOS. - Si se ve almirante.

SEÑOR CARLOS TEJADA MERA. - Ok, muchísimas gracias congresista muy amable. Bueno señores voy hacer la presentación en tres partes, primero aplicar el desarrollo del complejo portuario y también mencionar el proyecto que estamos desarrollando de manera paralela que es el proyecto logístico. Como segundo punto, el apoyo que hemos dado a la comunidad de Chancay y a la región para impulsar los proyectos especiales de desarrollo de la ciudad de Chancay y alrededores y para terminar las fortalezas y beneficios del proyecto.

El doctor Martin Ibarra explico claramente la importancia que tiene el comercio marítimo mundial y de manera particular en el caso de Perú que en casi el 90% de su comercio lo realizan por esta vía y con una particularidad; creo que todos reconocemos a nuestro país de una condición privilegiada del pacifico sur, sobre todo de vista al Asia Pacifico que ya es la zona de mayor crecimiento de desarrollo económico del mundo. Y esto viene demandando un

esfuerzo importante del desarrollo de infraestructura portuaria e infraestructura en general de comunicaciones del país. Para tener este crecimiento solo en los últimos 5 años, por supuesto antes de esta pandemia, los puestos peruanos se incrementaron en 21% su movimiento de carga, esto da una señal de lo importante que es tener la infraestructura portuaria y de los cuales en el año 2018 el 51.2 millones de toneladas fueron por vía marítima y 0.2 millones por vía aérea; esto fue el volumen del comercio internacional, pero hay que reconocer que existe aún una brecha importante en infraestructura portuaria en el Perú y esto hacen que haya una gran concentración de actividades en poco puertos de servicios públicos. ¿Qué viene produciendo esto? Viene produciendo evidentemente una afectación a la competitividad del país, si hablamos del ranking de competitividad del país, los últimos 4 o 5 años el Perú ha descendido más de 20 puestos a nivel global y esto principalmente porque este crecimiento de carga viene ocasionando congestión en terminales, porque o hay las vías de acceso adecuada para permitir una buena conectividad. Los puertos también tienen limitaciones de áreas adyacentes para expandir su crecimiento y también la ubicación de los principales puertos actuales que tiene que ver con el comercio internacional tiene restricciones para albergar e ir de la mano con el crecimiento de las capacidades de los grandes buques; por ejemplo ya el comercio norte-norte se viene realizando con buques denominados Triple E, que tienen la capacidad y va armar más de 18 mil contenedores, tiene una longitud de 400 metros y un ancho de casi 60 metros, pero necesitan para ingresar a los puertos de Sudamérica que haya profundidades operacionales superiores a los 16 metros y medio y que no tenemos aun en nuestra capacidad de nuestro país; porque Callao que tiene que cargarse frecuentemente tiene una profundidad de 16 metros, pero como límite digamos y eso es una restricción para los grandes buques.

¿Y qué impacto tiene esta afectación a la competitividad? O ¿Por qué se produce esta afectación?, porque las condiciones que he mencionado produce un incremento del costo logístico y por lo tanto una reducción del país y que viene siendo actualmente trabajado por la autoridad portuaria nacional y para tratar de revertir viene de una práctica agresiva de incrementar el plan de construcciones y facilitar las inversiones privadas como es el caso de nuestro proyecto. Quiero mencionar que esta situación es la que motiva a inversionistas privados a desarrollar este

proyecto del puerto de Chancay y que va a tener una inversión inicial de 1300 millones de dólares, iniciativa totalmente privada, terrenos privados con riesgos privados puesta al beneficio de todo el país. Solamente mencionar que como nace esta empresa o este proyecto; bueno nace del 2008 con una idea del distinguido almirante Juan Ribaudó, que era propietario de la empresa Diamante y que ve la necesidad de ver un puerto con capacidades operacionales como lo he mencionado, y creo la empresa Chancay Boat; en el año 2011 se asocia con Vólcan creando la empresa de portuario Chancay, cuando se crea esta empresa se desarrolla el proyecto y se ve la conveniencia de fortalecer, por eso lamentablemente con el fallecimiento del almirante Ribaudó se producen algunos aspectos societarios que desembocan que en el año 2016 Vólcan la compañía minera que era socio del terminal portuario de Chancay del 50% adquiere la totalidad de todo el proyecto y sale inmediatamente a través de la banca de inversión a buscar un socio estratégico que le dé una mayor relevancia y un impulso a este proyecto; como producto de esta búsqueda del socio estratégico en el año 2019 en el marco del foro económico mundial se suscribe el acuerdo con cooperación con Cosco Shipping Ports y este acuerdo de cooperación se formaliza en Mayo del 2019 a través del ATU, firman en puesta de vigencia en acuerdo de todos los societarios. Esta ceremonia se realizó en Lima, el señor presidente nos honró con presidir esta actividad en Palacio de Gobierno y dando lugar a la creación de la empresa Cosco Shipping Ports Chancay Perú S.A.

Solamente para mencionar quien es el socio de Cosco Shipping Ports, es el primer operador mundial de negocio integrado de negocio naviero y logístico del mundo. Cosco aparte del puerto tiene la naviera más grande del mundo, maneja más del 12.2 metros de los contenedores de la carga global, tienen un equity este grupo de 130 millones de dólares, pero también hay un elemento que es importante destacar. Cosco Shipping Line es parte de la Ocean Alliance, que es un grupo de asociaciones que tiene navieras, que aparte de Cosco está integrado por Evergreen, CMA-CMG y OOCL; estas cuatro empresas navieras manejan casi el 40% de la carga mundial, con las flotas más grandes del mundo y tienen como característica principal impulsar la automatización de puertos; entonces esto es importante destacar para que ustedes puedan apreciar en la magnitud de su socio que ha ingresado por primera vez en Sudamérica, porque se encuentra presente en todos los continentes tanto

en Estados Unidos, Europa, Asia y en Asia y tienen más de 61 terminales operando actualmente, y manejan en sus puertos más de 110 millones de contenedores y para que se hagan una idea el Callao maneja 2.2 millones de contenedores al año. Quisiera proyectarles un video que va a permitir ver una mejor visión del proyecto.

EL SEÑOR PRESIDENTE. - Señor secretario técnico, no sé si nuestro invitado ya termino con la exposición.

SEÑOR SECRETARIO TECNICO. - No, continua tiene un problema técnico de audio señor presidente.

SEÑOR CARLOS TEJADA MERA. - Disculpen, ¿están viendo el video?

SEÑOR SECRETARIO TECNICO. - No señor Tejado, solamente la diapositiva.

SEÑOR CARLOS TEJADA MERA. - Haber, déjenme un momentito voy a compartir el video, ¿ahora lo pueden apreciar?

SEÑOR SECRETARIO TECNICO. - Si, el video está saliendo, pero sin audio.

SEÑOR CARLOS TEJADA MERA. - Voy a seguir explicando la presentación, parece que hay un problema con el audio. ¿Si pueden ver la lámina?

SEÑOR SECRETARIO TECNICO. - Si, la diapositiva es correcto.

SEÑOR CARLOS TEJADA MERA. - Muchas gracias.

Bueno yo quería explicarle que el proyecto del Puerto Chancay es el primer proyecto que desarrolla esta empresa Cosco Shipping Ports que es el primer puerto naviero del mundo en Sudamérica, y ha escogido iniciar sus operaciones en la costa del pacifico sur en el Perú y de manera particular en Chancay y creo que esto es importante, porque esto va a permitir impulsar el desarrollo de infraestructura portuaria y de manera particular el crecimiento económico en esta zona. Acá ustedes pueden apreciar que el proyecto portuario está constituido de tres componentes:

- Un primer componente es el complejo de ingreso que se encuentra al lado Este de la Carretera Panamericana Norte.
- Un segundo componente está en la parte marítima que está en la zona operativa portuaria.
- Un tercer componente que es el viaducto subterráneo que va unir el complejo de ingreso con la zona operativa portuaria.

Como mencione, esta inversión se va hacer en terrenos privados completamente y el túnel se va hacer con profundidad que fluctúa entre los 18 y 96 metros debajo de la ciudad a través de un derecho usufructo que tenemos otorgado hace 99 años, y que va a permitir de que el comercio, el tráfico y el manejo de la carga de este puerto no impacte en la ciudad, que la ciudad pueda desarrollar sus actividades de manera natural sin ningún impacto de tráfico de contenedores y de cargas que va a producir este puerto.

Con respecto a la zona operativa portuaria, la primera etapa comprende el desarrollo de la construcción de cuatro muelles, como se puede apreciar en la lámina; dos para contenedores y dos para cargar granel, carga general y carga rodante; previéndose un volumen total y para tener una etapa de menor carga de 1 millón de contenedores y 6 millones de cargas de carga general, carga granel y carga rodante. Se estima que el primer muelle que es el muelle multipropósito que ustedes pueden apreciar y que esta hacia la izquierda, debería estar operando a inicios del segundo trimestre del 2023 y los otros muelles 2, 3 y 4 que está el lado derecho de la presentación y están a la zona sur de Chancay también en el segundo trimestre del 2024. Este va a ser un puerto totalmente automatizado con altos estándares de control ambiental y amigable a la naturaleza y eso es lo que quiero destacar de manera particular, porque todo el manejo de la carga se va hacer a través de equipamiento eléctrico; no hay equipamiento con DIESEL ni con otro tipo de combustible, va ser a través de la potencia eléctrica. Bueno esto es el complejo de ingreso y está ubicado hacia el lado oeste de la Panamericana, nosotros vamos a construir un sistema vial de acceso segregado para que desde la Panamericana se ingrese a este complejo de ingreso donde va a estar el Call Center, donde va a estar los edificios administrativos, edificios de apoyo a las instituciones que tienen que ver con el comercio

internacional como Adunas, Migraciones, SENACE, etc. Y en esta zona también se van a ofrecer todos los servicios de apoyo a los que participan en el comercio internacional como restaurantes, bancos, etc.

Este es el túnel o viaducto que va a unir el complejo con la zona operativa portuaria, es un túnel de una longitud de 1.8 kilómetros, tiene un ancho de 14 metros, una altura de hasta 8 metros y tiene 3 carriles semaforizados, o sea dependiendo del volumen de tráfico de carga se puede cambiar la dirección a requerimiento y va a ocupar un área de 25 mil metros cuadrados. Conjuntamente con los tres ejes viales se está construyendo una zona que pueden ver a la derecha, de acuerdo a las normas internacionales de seguridad, tenemos que tener zonas de escape para las personas en caso de emergencia y sobre esta zona van a ir las fajas transportadoras de los granéales agroindustriales que estamos previniendo transportar en este puerto.

Esta es la visión del plano general que, por supuesto se va a ir desarrollando con la demanda del mercado, lo que puede ser en 20 años o va a depender del volumen del mercado y se estima que al final de esta inversión tengamos un área de zona primaria portuaria cercana a las 280 hectáreas, para que sea haga una idea el Callao esta alrededor de 60 hectáreas de zona portuaria acá estamos hablando de 280 hectáreas. Y al final de este proyecto se estima tener cuatro amarraderos de carga general de granel y 11 para contenedores, con una inversión superior a los 3 mil millones de dólares. Pero también quiero mencionar que de manera simultánea a este proyecto portuario se viene desarrollando un polo tecnológico industrial logístico adyacente al puerto, que lo denominamos la zona logística y si ustedes ven, esta es la Carretera Panamericana, y acá está el complejo de ingreso que les mencione que va ocupar una área de 32 hectáreas, bueno alrededor de estas 32 hectáreas el proyecto cuanta con 870 hectáreas para desarrollar este gran polo tecnológico industrial logístico asociado al puerto, que ha sido conceptualizado con una visión de muy largo plazo; estamos actualmente terminando el plan maestro e iniciando o dando los pasos iniciales para hacer la ingeniería básica y por supuesto esta inversión en esta zona logística tiene similitud a la de un puerto.

Esta es una vista cuando estos dos proyectos se estén concluyendo; una vista general de como terminaría el

complejo portuario y el complejo logístico donde hay zonas de almacenamiento, zonas para manufactura, zona para transformación como mencionaba el señor Ibarra. Lo importante es que nos podamos integrar a través de la industria, no solamente de la exportación de materia prima que es lo que estamos enfocados principalmente en las exportaciones del comercio exterior del Perú, si no que seamos capaces de crear polos de desarrollos industrial que permitan una transformación tecnológica para integrarnos en ese 70% que es el volumen del comercio internacional que está orientado a los productos manufacturados tecnológicos; esa es la visión que se tiene de este puerto y de este desarrollo logístico de poder convertir a Chancay y a Perú en un Gap portuario y logístico de la costa pacifico Sudamericana hacia el Asia; entonces nosotros podrías desarrollar esto con el apoyo del gobierno y de las autoridades del congreso. Realmente creemos que es una gran oportunidad de desarrollar un gran polo que sea realmente un Gap de la Costa de Pacífico, recibiendo la carga del pacifico de Colombia, de Chile de manera particular y transbordar tu carga y exportar directamente debido a la potencia de nuestro socio. Se establecerían rutas directas de Chancay hacia el Asia, lo cual el costo en tema logístico significa un gran ahorro, porque actualmente el volumen más importante de la carga que exporta nuestro país se hace a través de Norteamérica, a través del puerto de Manzanillo en México o de Long Beach en Estados Unidos, se hace un transbordo que va hacia el Asia; eso hace que nuestra carga tenga tiempo entre 22 y 28 días de riesgo hacia el mercado Asia, con este puerto y con las línea que vamos a implementar no queremos tener rutas menores a 20 días para poder transportar nuestra carga, esto significa un ahorro importante en los costos logísticos.

Estaos haciendo las obras preliminares de ingeniería de proyectos; estamos construyendo un campamento que va albergar ms de 1500 personas dentro de nuestros terrenos. Hemos iniciado las obras de construcción del portal del túnel que da a la entrada del complejo del proyecto, como pueden apreciar y estamos esperando la aprobación de la modificación del estudio ambiental que, hemos presentado y esperamos que se aprobado a más tardar el próximo mes para adjudicar todas las obras de la parte marítima y de la construcción del túnel que van a dinamizar y van a dar impulso de manera inmediata a la zona.

Yo quería mencionarles muy rápidamente que, este proyecto de esta magnitud tiene un impacto en la ciudad con un concepto moderno y con apoyo de la zona portuaria nacional y evitar los problemas que ha tenido el Callao y que tiene aun con la integración de la ciudad. Nosotros estamos visionando un concepto ciudad-puerto que es la visión moderna, y eso implica que Chancay crezca de manera simultánea con el puerto, y que se reduzca la brecha de servicios públicos que actualmente tiene; entonces el puerto en coordinación con diferentes ministerios viene participando en esta respuesta de apoyar el desarrollo de Chancay y de las aéreas adyacentes a Chancay, venidos promoviendo el desarrollo y también estaos participando de manera activa en la formulación de los planes para este desarrollo. Solamente mencionarles que conjuntamente con las entidades del gobierno y las autoridades generales y locales hemos suscrito con medios y hemos identificado ejes importantes de intervención de Chancay en saneamiento, salud, educación, infraestructura, seguridad y general, donde se han identificado 94 proyectos.

Nosotros estamos apoyando a la ciudad invirtiendo en los planes de estudios de viabilidad que requieren, por ejemplo:

- En saneamiento y vivienda estamos haciendo el diagnóstico para la reducción de agua potable y alcantarillado que hemos puesto a disposición del Ministerio de vivienda para que se pueda concretar este sueño para Chancay, porque actualmente no tiene planta de tratamiento de agua y todo el desagüe de la ciudad arrojan directamente al mar produciendo una evidentemente contaminación en esa zona.
- Estamos apoyando para que se revierta y de igual manera en el tema de salud para proyectar un hospital en Huaral de mayor nivel de especialidad.
- En el tema de seguridad venimos trabajando con el Ministerio del Interior y con la Marina de Guerra para el próximo año incrementar la capacidad de Chancay con una comandancia a nivel del Callao y también una capitania del nivel del Callao en Chancay con la finalidad de asegurar que no haya impacto en la seguridad ciudadana y tampoco en la seguridad marítima.
- De igual manera en la educación estamos nosotros financiando la formulación de un estudio de inversión

para un Instituto Tecnológico en Chancay, donde ya estamos haciendo una inversión para incrementar sus capacidades. En el tema de Comercio Exterior y Turismo la región Lima era una de las dos regiones a nivel nacional que no contaba con un PERTUR y eso no permitía que se tuviera una visión general de desarrollo turístico en Lima-región que tiene un gran potencial y tampoco permitía que MINCETUR pudiera hacer inversiones.

Entonces ya esta semana debe concluirse este plan terminal de turismo que nos pidió la región que financiáramos y lo hemos hecho con este compromiso que tiene el proyecto con la zona, y también con el Ministerio de Producción estamos coordinando y hemos puesto a disposición del Ministerio de Producción toda la ingeniería y todos los estudios técnicos que hemos realizado en Chancay para que puedan diseñar e implementar de manera apropiada el muelle artesanal que tienen actualmente y que tiene que ser mejorado.

De manera simultánea, venimos apoyando el desarrollo de Chancay a través de otro mecanismo; por ejemplo, hemos entregado el año pasado el mercado de abasto de Chancay con 600 puestos y con una inversión de 6.8 millones de dólares, que se desarrolló por el mecanismo del bajo de impuestos, ya que Chancay en el año 2013 el mercado tuvo incendio y se destruyó completamente y los productores y los comerciantes estaban comercializando, valga la redundancia, sus productos en una calle; este mercado está en este momento en un proceso de ser ocupado por estos comerciantes y nos sentimos orgullosos y muy satisfechos de haber podido contribuir en este proyecto que tiene los estándares de los mejores mercados a nivel regional, tiene saneamiento de agua, tiene sistemas de congelado, tiene guardería para que los comerciantes que no tienen donde dejar a sus hijos por razón propias de sus actividades, puedan tenerlos acá; y en general tienen todos los servicios necesarios.

Hemos ofrecido al Gobierno Regional y la semana pasada ya lo aprobó, vamos a construir el Polideportivo de Chancay, con una inversión de 5 millones de dólares y estamos trabajando para que esta obra se pueda iniciar el próximo año. Va a tener piscina semi olímpica, piscina para niños y un coliseo cerrado para desarrollar fútbol, vóley, básquet u otras actividades.

Pero paralelo, nosotros venimos haciendo actividades comunitarias de apoyo a todas las asociaciones, tanto

pescadores como asociaciones de vecinos para impulsar el crecimiento y la calidad de vida en la zona; a través de obras deportivas, lozas deportivas. Hemos mejorado el gimnasio donde se desarrollan actividades de Taekwondo y taller de Ajedrez; hemos mejorado la infraestructura, hemos puesto profesores y tenemos la gran satisfacción de que este esfuerzo realizado de manera conjunta con la Municipalidad de Chancay ha dado sus frutos y hemos tenido a los campeones Sudamericanos en Taekwondo que han nacido en este programa que venimos impulsando en Chancay. De igual manera, estamos brindando becas para los pescadores, estamos dando apoyo financiero a la Orquesta Sinfónica de Chancay y en general.

Tenemos una visión muy grande, comprometida y con responsabilidad social y ambiental, y eso ha permitido que tengamos una magnífica comunicación con la comunidad a pesar de este largo proceso del proyecto y como mencione se empezó como una idea en el 2008 y se concretó con la creación de la primera empresa de portuario en Chancay en el 2011.

Y, para terminar, yo quisiera mencionar rápidamente y ponerme a su disposición de las preguntas que ustedes deseen; los beneficios que va a traer el proyecto portuario en esta etapa de construcción y después los beneficios cuando este operando.

En etapa de construcción, nosotros vamos a invertir más de 1300 millones de dólares en contrato con proveedores de bienes y servicios para completar el proyecto. Esto evidentemente va a permitir la creación de 1500 puestos de trabajo directos y 7500 indirectos, solo la primera etapa y o incluyo acá el impacto que va a tener el desarrollo de la zona logística, que tiene una magnitud similar de inversión. Entonces nosotros nos sentimos satisfechos de que nuestro proyecto va a dinamizar nuestra economía en esa zona, va a generar trabajo y va impulsar el crecimiento y el desarrollo de Chancay y sus alrededores.

También el proyecto va a impulsar a creación de más de 300 nuevos negocios locales que se van a favorecer con la dinámica económica que va a generar el proyecto.

Venimos impulsando los programas especiales de apoyo para desarrollar a Chancay y aspiramos que cuando el puerto empiece a operar en el 2013, Chancay haya cerrado todas sus brechas de infraestructura social y por supuesto vamos a

seguir apostando durante la etapa de operación para convertir a Chancay en una ciudad moderna, con una visión de muy largo plazo y esto quiero mencionarlo ha sido reconocido por la Cancillería, quien está muy ligado al proyecto para presentar este proyecto en la próxima reunión de APEC en el próximo año como, Proyecto Ciudad Puerto Modelo APEC, de cómo se puede hacer un modelo o una sinergia portuaria con la ciudad y hacer que crezcan conjuntamente con una visión de desarrollo compartido.

¿Cuál es lo importante de esto? Yo no sabía y agradezco que la organización me haya puesto a continuación del señor Martín Ibarra y que ha explicado la importancia de crear estas cadenas globales de valor para el país, si no lo hacemos vamos a terminar toda la vida encerrados en el ciclo del comercio exterior solamente orientado a productos primarios, y eso creo que no va a permitir que el Perú se desarrolle con el potencial que tiene. Esta inversión que ha hecho Cosco Shipping Ports tiene esa visión, y como manifestó el señor Ibarra como presidente del grupo y el viceministro de China en la reunión que ha tenido con el canciller y el ministro de comercio exterior, le han explicado la visión que tienen que este puerto conjuntamente con el Callao que es un puerto vinculante, se puede constituir en dejar el primer portuario comercial de escala continental que dinamice no solamente la económica del Perú, si no la economía regional y darle un uso mucho más eficaz a los acuerdos comerciales que ha suscrito el Perú y que es un país súper agresivo teniendo comercios internacionales, pero sigue exportando materia prima, no ha logrado todavía transformar su economía para darle valor agregado e integrarse a las cadenas globales de valor y eso tiene vinculación con la creación de un Gap logístico regional en la zona adyacente que he mencionado, pero es muy importante entender que para que esto sea una realidad hay que atraer empresas anclas, empresas que hagan una transformación tecnológica real de nuestra materia prima y por un tema de valor agregado a través de una regulación de un marco regulatorio de una zona económica especial, que tiene todos los países del Asia Pacífico como lo ha mencionado el señor Ibarra. Aparte de reducir los costos logísticos, nos permite incrementar el valor de exportación y dar trabajo.

Hay algo que quiero mencionar, estas grandes empresas a la cual nos gustaría traer a través de un régimen especial o

legislación especial dándole facilidades tributarias. Podríamos pensar en Alibaba a instalar su fábrica; General Motors por ejemplo, esas empresas anclas no solamente trae su capacidad industrial de transformar la materia prima que tenemos y de exportar, sino que tiene una gran impacto en el capital humano que es lo que el país necesita para seguir creciendo; entonces trae su tecnología, trae su capacitación y hace que el capital humano del Perú, en termino de conocimiento y tecnológico, se incremente de manera sustantiva que es un objetivo que aspiramos todos. Por esa razón por la que acabo de mencionar, creemos que el puerto de Chancay es prioridad y de total importancia para el país, considerando su déficit en infraestructura, las necesidades de cadenas logísticas y de incremento de la competitividad a nivel nacional e internacional

Para terminar, este es el ultimo punto. Es algo que menciono el señor Ibarra y lo he mencionado también, es la importancia que vemos de impulsar las zonas económicas especiales para neutralizar nuestro país con estas grandes inversiones. Actualmente nos encontramos en desventaja con los países del Alianza del pacifico, porque México, Colombia y Chile ya tienen esta legislación de hace muchos años y vienen atrayendo estas inversiones que están saliendo al Asia por encarecimiento de los costos del Asia, y que todos ocurrimos de que van a insertarse en Latinoamérica o van a ir a Centroamérica o a los países de la Alianza del Pacifico que les ofrece estas facilidades y no van a venir al Perú, si no hay un régimen apropiado y creo que perderíamos una enorme oportunidad de transformar la economía del país; entonces creo que el Ministerio de Comercio Exterior y sé que el Ministerio de Economía tiene un proyecto desarrollado, estuvo en el plan que presento el anterior Premier Salvador del Solar en su discurso, pidiendo la confianza del congreso en el año 2018. Menciono de manera importante el mecanismo de zonas económicas especiales, sé que trabajaron el Ministerio de Economía, el Ministerio de Comercio Exterior y con otras entidades del estado un proyecto de ley que está ahí, pero que no se está impulsando y no se la razón por la que se está impulsando, pero me permitiría mencionarle esto a la comisión de comercio exterior para ver si esto puede ser retomado, impulsado y convertido en una realidad. Le harían muchísimo bien al país.

Yo he tenido la oportunidad de visitar la zona economía de Colombia que tiene más de 100 zonas económicas, México mucho más y están aprovechando esta oportunidad. Con esto termino mi presentación y disculpen si me he extendido y quedo a su disposición para cualquier pregunta. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE. - Se le agradece al señor invitado, Almirante Carlos Tejada Mera. Señores congresistas habiendo culminado con la exposición del señor Almirante Carlos Tejada Mera, Gerente General Adjunto de la Empresa Cosco Shipping Ports Chancay Perú S.A., se les ofrece el uso de la palabra a los señores congresista que desean hacer las preguntas.

CONGRESISTA PÉREZ OCHOA CARLOS (AP). - La palabra señor presidente, Pérez Ochoa

EL SEÑOR PRESIDENTE. - Si colega congresistas, se le concede la palabra.

CONGRESISTA PÉREZ OCHOA CARLOS (AP). - Muchas gracias presidente. Yo quiero agradecer la participación del Almirante Tejada, también agradecerle el recibimiento que les hizo en la obra del puerto de Chancay, felicitarlo por esta exposición que ha tenido nosotros esta mañana. Y que nos ha permitido también señor presidente poner en evidencia lo que se está avanzando para nuestro país como el más importante Gap comercial en el Pacífico Sur.

Presidente, yo quería por su intermedio hacerle llegar algunas preguntas muy puntuales al Almirante Tejada, a fin de que también pueda darles a conocer a quienes estamos siguiendo su participación.

¿Cuántos trabajadores se proyecta emplear?, ahora que estamos realmente necesitando muchas oportunidades de trabajo para nuestra gente en esta fase de reactivación económica, que para el año 2021 en esta obra del mega puerto.

La segunda pregunta presidente, está relacionada a su estrategia de relaciones comunitarias; bien sabemos que proyectos de magnitud como, el Puerto de Chancay genera expectativas, genera demandas sociales por parte de la población y es importante saber ¿Cómo ellos están diseñando sus estrategias y como las están implementando?

Y, por último, quizá para que nuestras autoridades locales se vayan proyectando, para que los jóvenes que avizoran una

oportunidad de trabajo directa o indirecta, a través de esta importante obra, ¿Cuándo está prevista para que se ponga en operatividad? O para ser las puntuales ¿Cuándo va a llegar el primer barco al Mega puerto de Chancay?, son esas las preguntas mi querido presidente para nuestro ilustre visitante. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE. - Las gracias a usted, congresista Pérez Ochoa; vamos acumular las preguntas antes de dar pase a nuestro invitado, vamos a solicitar más participación de los colegas congresistas para que puedan hacer las preguntas. En ese sentido, alguien de los congresistas que quiera formular más preguntas por favor.

Bien, colegas congresistas y señor Almirante Carlos Tejada Mera; quien habla y con el cargo de secretario de esta mesa directiva de la comisión de comercio exterior y turismo. Yo también represento a la región de Tacna. Esta muy importante la exposición y que nos acabas de ilustrar, lo que quiero preguntar es del Mega Proyecto que usted nos expone, quiero saber ¿el financiamiento de quien está a cargo? ¿el estado va asumir, empresas privadas o empresas extranjeras?, y otra pregunta ¿Cuánto tiempo demoraría desde el inicio hasta su culminación la operatividad? Muchas gracias señor Almirante. Adelante tiene usted la palabra.

SEÑOR CARLOS TEJADA MERA. - Muchísimas gracias señor presidente, por su intermedio también al congresista Carlos Pérez, a quien le agradezco por su palabra y nos honró con su visita conjuntamente con su congregación y tuve la oportunidad de presentarle y explicarle el proyecto que apreciamos muchos.

Con respecto a los trabajos, nosotros vamos a dar mano de obra directa durante el proyecto y empezando. Ya tenemos obras avanzadas como lo presente en las láminas; estamos dando trabajo casi 300 personas, pero esto se va a incrementar a 1500 trabajadores mediante la mano de obra directa, y estimamos más de 7500 trabajadores de mano de obra indirecta; porque recuerden que el puerto va a demandar una serie de actividades complementarias. O sea, los 1500 van a estar enfocados en la construcción, pero como en el puerto tiene campamento, tiene demandar servicios externos de alimentos, lavandería, limpieza, fumigación por los protocolos, servicios de carpintería, mecánica, gasfitería, etc. Vamos a dinamizar todo este tipo de negocios, los restaurantes y hospedajes también para

todos los visitantes o empresarios de nuestros proveedores que van a tener que ir y quedarse en Chancay para apoyar el desarrollo de la obra y en general. Estimamos que en mano de obra directa e indirecta podamos llegar a las 10 mil personas.

Con respecto al punto que menciono usted de la estrategia social y ambiental, no lo presente por razones de tiempo; quisiera presentarles esta lamina.

En primer lugar; como es un proyecto 100% privado, quiero dar un marco general. La ley del sistema portuario general establece dos tipos de puerto, los de titularidad pública y uso público que están siendo concesionados, porque esa es la política de estado tipo el Callao, Paita y Matarani son propiedades del estado que han sido concesionados. Pero tiene también el otro grupo de proyectos, que son la otra clase de puertos de titularidad privada; y dentro de estos puertos de titularidad privada tenemos la de uso privado como Cemento Lima, Antamina que tiene su propia estructura portuaria para hacer sus operaciones. Y existen también el proyecto privado de titularidad para uso público que es el caso de Chancay. Este es el primer proyecto que se pone a disposición dentro del marco de la ley del sistema portuario a disposición del país.

Otros proyectos son, la propiedad de terrenos, la infraestructura y todo lo que se va a desarrollar en este proyecto es de titularidad privada y de uso público. Por eso que toda la concepción del proyecto se ha realizado con un altísimo compromiso de estándares sociales y ambientales.

En primer lugar, el diseño del proyecto utiliza zonas zaraceas y subsuelo de Chancay de propiedad del proyecto, justamente para no impactar ni en la infraestructura vial publica, ni interferir con el desarrollo urbano del distrito. Eso fue uno de los criterios que consideramos para diseñar el proyecto.

Segundo, estamos aprovechando la profundidad natural del suelo marino para evitar actividades de degradación en civas y evitar de producir cualquier impacto en el área acuática. Hemos trabajado más de 10 años, creando las bases para un desarrollo proactivo y armonioso, con todas las organizaciones mundiales y gremiales de Chancay. Y como producto de esto, tenemos la gran satisfacción de que la mayoría por supuesto de gente que por razones personales

que respetamos, poquísima gente menos del 5% que tenga opinión sobre el proyecto; tenemos la gran satisfacción que tenemos el respaldo mayoritario de toda la comunidad y que se está viendo beneficiado con el proyecto, porque tenemos firmado convenios, solo para mencionar, el 100% de pesadores artesanales del distrito de Chancay; con quienes hemos firmado acuerdos, no solamente compensatorio, si no de apoyo en su desarrollo. Por ejemplo, tenemos programas de capacitación, becas pre universitarias y universitarias para los hijos de los pescadores y venimos apoyando el desarrollo del capital humano, a través del Instituto Tecnológico de Chancay, este próximo mes de Diciembre o Noviembre vamos a donar 3 aulas para mejorar la calidad del curso de Tecnología de Información que dan en este instituto, con una inversión de as 150 mil dólares invertidos para proveer de 3 aulas de computo, con la más alta tecnología y fibra optima que existe en el mercado; y también vamos apoyar con los profesores para aumentar su calidad. Esto solo para mencionar un caso puntual, pero estamos apoyando todas las áreas de infraestructura social y de seguridad que requiere Chancay.

También tenemos una relación muy constructiva y apoyo mutuo de todas las autoridades, las empresas que se han mantenido a lo largo de los últimos cuatro periodos de gobiernos locales y regionales, y que justamente con gran satisfacción hemos visto una carta abierta que ellos han emitido al gobierno para que se pueda acelerar el proceso de la aprobación de la modificación del impacto ambiental y que permita esta gran inversión. El apoyo que nosotros reconocemos, de parte de las autoridades locales, distritales y de la comunidad en general. Y fíjese la importancia que le damos a Chancay como política de los accionistas y de la gerencia. El año pasado se ha creado dentro de la organización de la empresa una Gerencia de Asuntos intergubernamentales, específicamente para apoyar a la comunidad de Chancay, en el desarrollo de todos los proyectos de viabilidad técnica para permitir la reducción de la brecha entre infraestructura social en Chancay, desde una perspectiva sinérgica de concepto Ciudad- Puerto que les mencione. Mientras que el estado hace la intervención en este programa de intervención nacional para las brechas sociales, los directores y los accionistas vienen aprobando inversiones importantes para cerrar una brecha, como he mencionado del mercado de Chancay y el próximo Polideportivo, que se hace a través de mecanismos por

impuestos para justamente permitir acelerar esta brecha de infraestructura social que hay en Chancay.

Eso es lo que quería mencionar sobre la estrategia que venimos aplicando en tema socioambiental y también destacar que nosotros hemos hecho en el diseño del proyecto inversiones mayores a la prevista, porque el túnel viaducto subterráneo significa una inversión muy grande para nosotros; porque inicialmente el proyecto inicial consideraba pasar por ola franca costera o por las vías haciendo una mejora, pero pudimos identificar que esto podía generar un impacto ambiental y social en la comunidad y se decidió hacer el túnel para no impactar para nada, ni ambiental ni socialmente en la comunidad.

También hemos desarrollado la zona portuaria en el sur, para tampoco impactar en la variante de Chancay. Es una muestra del altísimo compromiso que tiene el proyecto con estos aspectos.

Por último, el primer buque esperamos que este ingresando a mediados del 2023, en el primer muelle multipropósito que vamos inaugurar en esa fecha; y la carga de contenedores al principio del primer trimestre del 2024. Y con respecto a la financiación, es 100% a cargo de los accionistas totalmente privado, en la cual no tiene ninguna participación el estado. Y también se va a desarrollar en terrenos de propiedad del puerto, solamente el área acuática es de propiedad de la nación general del estado donde hemos aplicado financiamiento de la concesión acuática que ha sido otorgado y por el cual pagamos las tasas establecidas en el TUPA; como comprenderán es un proyecto totalmente responsable con las consolidaciones que tenemos con el estado y con la sociedad. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE. - Excelente su respuesta y la ilustración de nuestro invitado del señor Almirante Carlos Tejada Mera, tal vez tenemos otro participante señores congresista, de repente alguna sugerencia o preguntas.

Bien, muchas gracias. Concluida las intervenciones de los señores congresistas, debo expresarle mi agradecimiento al señor Carlos Tejada Mera por su gentil participación en esta sesión. Almirante le invito abandonar la sesión en el momento que considere conveniente. Muchísimas gracias, buenos días.

SEÑOR CARLOS TEJADA MERA. - Muchas gracias señor presidente, por intermedio suyo y a todos os participantes

de esta reunión reciban un cordial saludo de los directores y de la gerencia Cosco Shipping Ports Chancay Perú. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE. - Muchas gracias y hasta otra oportunidad. Buenos días.

Bien colegas congresistas, finalmente para ejecutar los acuerdos tomados en la presente sesión, solicito la dispensa del trámite de aprobación del acta y de su lectura. Se someterá a votación. Señor secretario técnico, la dispensa por favor.

SEÑOR SECRETARIO TÉCNICO. - Gracias señor presidente.

- Señor congresista MACHACA MAMANI	A FAVOR
- Señor congresista PEREZ OCHOA	A FAVOR
- Señor congresista FABIAN DIAZ	A FAVOR
- Señor congresista ASCONA CALDERÓN	-----
- Señor congresista BENAVIDES GAVIDIA	-----
- Señor congresista SANCHEZ LUIS ORESTES	A FAVOR
- Señor congresista FERNANDEZ FLOREZ	-----

SEÑOR SECRETARIO TÉCNICO. - Ha sido aprobado señor presidente por unanimidad de los presentes.

EL SEÑOR PRESIDENTE. - Muchísimas gracias señor secretario técnico y colegas congresistas. La dispensa ha sido aprobada por unanimidad, no habiendo otras puntos o temas que tratar y siendo las 10:05 del día miércoles 21 de octubre del 2020 se levanta la sesión de la décimo novena sesión ordinaria, muchísimas gracias colegas congresistas y secretario técnico y que sigamos trabajando a favor de esta comisión importante como es la comisión de comercio exterior y turismo, que nuestros pueblos nos esperan para reactivar la economía del país. Buenos días colegas congresistas.

