

DOCUMENTO DE TRABAJO

Área de Transcripciones

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
SEGUNDA LEGISLATURA ORDINARIA DE 2024

COMISIÓN ESPECIAL DE SEGUIMIENTO A EMERGENCIAS Y
GESTIÓN DE RIESGO DE DESASTRES – COVID 19
44.^a SESIÓN ORDINARIA
(Matinal)
(Semipresencial)

LUNES 5 DE MAYO DE 2025
PRESIDENCIA DEL SEÑOR RAÚL DOROTEO CARBAJO

—A las 15:18 h, se inicia la sesión.

El señor PRESIDENTE.— Buenas tardes, señores congresistas; buenas tardes a todos los invitados.

Vamos a dar inicio a la sesión de la Comisión Especial de Seguimiento de Emergencias y Gestión de Riesgos de Desastres, Periodo Anual de Sesiones 2024-2025, Segunda Legislatura Ordinaria, cuadragésima cuarta sesión ordinaria, semipresencial, hoy lunes 5 de mayo del 2025, siendo las 15:18 h.

Señora secretaria técnica, sírvase pasar lista para verificar el quórum de Reglamento.

La SECRETARIA TÉCNICA pasa lista:

Sí, presidente, buenas tardes.

Raúl Felipe Doroteo Carbaño.

El señor DOROTEO CARBAJO (AP).— Presente.

La SECRETARIA TÉCNICA.— César Manuel Revilla Villanueva. César Manuel Revilla Villanueva, solicita por medio de la plataforma consignar su asistencia.

El señor PRESIDENTE.— Autorizado.

Congresista Esmeralda Limachi Quispe. Esmeralda Limachi Quispe, de igual forma, presidente, solicita consignar su asistencia.

El señor PRESIDENTE.— Autorizado.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Congresista Manuel García Correa, solicita, presidente, consignar su asistencia por medio de la plataforma.

DOCUMENTO DE TRABAJO

El señor PRESIDENTE.— Autorizado.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Congresista Vergara Mendoza, también solicita consignar su asistencia.

El señor PRESIDENTE.— Autorizado.

Con el quórum reglamentario, puede dar inicio a la sesión, presidente.

Conforme, secretaria técnica.

Colegas, congresistas, siendo las 15:18 h, del día lunes 5 de mayo del presente, reunidos en la sala Gustavo Mohme Llona del edificio Víctor Raúl Haya de la Torre del Congreso de la República; y, virtualmente, a través de la plataforma Microsoft Teams, con el quórum de Reglamento, se inicia la cuadragésima cuarta sesión ordinaria de la Comisión Especial de Seguimiento a Emergencias y Gestión de Riesgos de Desastre del Periodo Anual de Sesiones 2024-2025.

Pasamos a la aprobación de actas.

Señores congresistas, se remitió a sus correos el acta de la cuadragésima tercera sesión ordinaria, celebrada el 31 de marzo del 2025.

Asimismo, de la trigésima segunda sesión extraordinaria descentralizada, celebrada el 24 de abril del 2025.

Si tienen alguna observación, pueden manifestarlo en el momento.

No habiendo observaciones, el Acta ha sido aprobada por unanimidad.

Pasamos a la estación Despacho.

DESPACHO

El señor PRESIDENTE.— Colegas congresistas, se ha remitido a sus correos la siguiente información: cuadro de documentos recibidos y emitidos del 26 de marzo del 2025 al 28 de abril del 2025.

Señores congresistas, si requieren algún documento en particular pueden solicitar copia de este a la Secretaría Técnica de la comisión.

Informes

El señor PRESIDENTE.— Señores congresistas, se informa que el pasado 31 de marzo se realizó la cuadragésima tercera sesión ordinaria, la cual contó con la presencia del Jefe de Instituto Nacional Defensa Civil (Indeci), General Juan Carlos Urcariegui, quien informó sobre la estrategia de educación y concientización comunitaria frente a los desastres, en especial sobre incendios forestales e inundaciones.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Asimismo, el pasado 8 de abril se llevó a cabo la trigésima primera sesión extraordinaria descentralizada en la ciudad de Puno, la cual contó con la participación del alcalde distrital de Samán, el representante de la Contraloría, Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Instituto Nacional de Defensa Civil (Indeci), Autoridad Nacional del Agua, funcionarios y otros sectores de la municipalidad.

Igualmente, el pasado 24 de abril, se realizó la trigésima segunda sesión extraordinaria en el distrito de Villa Rica, provincia de Oxapampa, región Pasco, la cual contó con el alcalde de Villa Rica, el representante del Instituto Nacional de Defensa Civil, funcionarios del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Cofopri y el consejero regional de Pasco.

Asimismo, debo informar que se ha programado una próxima sesión descentralizada en la ciudad de Tumbes, a llevarse a cabo el 14 de mayo en el auditorio de la sede central del Gobierno Regional de Tumbes, para la cual se ha cursado invitación al Gobierno Regional de Tumbes, al alcalde provincial de Tumbes, al ministro de Economía y Finanzas, al ministro de transportes y comunicaciones, al jefe de la Autoridad Nacional del Agua, al Jefe del Centro Nacional de Prevención y Reducción de Riesgos de Desastres (Cenepred), coordinador del Fondo de Inversiones para la Ocurrencia de Desastres Naturales Fondes-Indeci, y al cual esperamos la presencia de los señores congresistas, miembros de esta comisión especial.

Señores congresistas, se ofrece la palabra a efectos que los señores congresistas realice algún informe.

Si no hubiera informes, continuamos con la sesión y pasamos a la sección pedidos.

Pedidos

El señor PRESIDENTE.— Señores congresistas, se ofrece la palabra a efectos que los señores congresistas realice algún pedido.

Continuando con la sesión, pasamos a la estación Orden del Día.

ORDEN DEL DÍA

El señor PRESIDENTE.— Continuando en esta estación, señores congresistas, como el primer y único punto de agenda, contamos con la presencia de la representante del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, ingeniera Ana Julia Bedoya Espinosa, gerente de Intervenciones Especiales de Provías Descentralizado, quien nos informará sobre la infraestructura crítica en riesgo, vías, puentes colapsados, y vacíos en el mantenimiento preventivo; identificar y analizar las principales amenazas que enfrenta la infraestructura crítica debido al deterioro y la falta de mantenimiento, promoviendo la sensibilización sobre la necesidad urgente de implementar estrategias de riesgos; fortalecer las capacidades de prevención, respuesta y rehabilitación ante los

DOCUMENTO DE TRABAJO

desastres; fomentar la adopción de políticas públicas orientadas al mantenimiento preventivo; y propiciar la coordinación institucional para garantizar la seguridad y resiliencia.

Tiene usted la palabra, señora Ingeniera.

La GERENTE DE INTERVENCIONES ESPECIALES DE PROVÍAS DESCENTRALIZADO, señora Ana Julia Bedoya Espinoza.— Muy buenas tardes con cada uno de ustedes, señor presidente de la comisión especial, Raúl Doroteo Carbaño.

Reciban, ante todo, los saludos cordiales del ministro de transportes, el ingeniero Raúl Pérez Reyes.

Vamos a iniciar, por favor, con una presentación.

En esta oportunidad, señor presidente, vamos a ver sobre la preparación frente a las emergencias en la red vial departamental y vecinal, las emergencias atendidas de enero a abril del 2025, asimismo la evaluación de los puentes que se encuentran en alto riesgo.

Vamos a demostrar, y quiero que vean el vídeo, respecto a las emergencias que se vienen suscitando.

—Se procede a la reproducción de un vídeo sin audio.

La GERENTE DE INTERVENCIONES ESPECIALES DE PROVÍAS DESCENTRALIZADO, señora Ana Julia Bedoya Espinoza.— Vamos a presentar tres videos diferentes.

Estos son deslizamientos de tierra a consecuencia de las intensas precipitaciones pluviales.

Y esto es erosión de base por crecida de río.

Estas son las más frecuentes que se presentan, la caída de roca, el deslizamiento y erosión de bases de las vías por incremento de cauces de ríos.

Los eventos que se presentan, señor presidente, normalmente son los incendios, los sismos, el desborde de ríos, las nevadas, lluvias intensas y huracanes. Y los daños que se nos presentan en las diferentes infraestructuras son la pérdida de pastizales, dependiendo del caso, destrucción de carreteras y destrucción de edificaciones.

¿Qué es una emergencia? Es el estado de daños sobre la vida, el patrimonio y el medio ambiente ocasionado por un evento natural.

Y la emergencia vial, que es lo que estamos tratando ahora, es un daño imprevisto que se presenta y experimenta en una vía a causa de fuerzas de la naturaleza o de la intervención humana que obstaculiza e impide la circulación o el libre tránsito.

Nosotros tenemos con el Sinegerd, el Sistema Nacional de Gestión de Riesgos de Desastres la Ley 29664, que fue promulgada el 8 de

DOCUMENTO DE TRABAJO

febrero de 2011, cuya función es identificar y reducir los riesgos asociados a peligros o minimizar sus efectos. Con esta ley también tenemos nosotros que nuestra base de las atenciones que nosotros venimos realizando.

Los niveles de atención de emergencia

Tenemos los niveles 1, 2 y 3, 4 y 5. En el caso del nivel 1 ¿quiénes son los primeros autorizados a realizar las atenciones de las emergencias que se suscitan?, son los gobiernos distritales quien los conduce; en el nivel 2 el gobierno provincial; el nivel 3 es el gobierno regional.

Una vez que excede eso ya tenemos que trabajar con recursos nacionales o internacionales, porque ya excede la atención del gobierno regional. Nivel 4, quien es responsable es el gobierno nacional e Indeci lo coordina; y en el nivel 5 son eventos de gran magnitud donde Indeci lo coordina y conduce.

La preparación frente a las emergencias en la Red vial Departamental y Vecinal

Provias Descentralizado tenemos a nivel nacional oficinas, unidades zonales en cada departamento del Perú, donde existe en cada unidad zonal un equipo de trabajo que está directamente relacionado y verifica las atenciones de las emergencias y la presentación de las mismas; **(2)** asimismo, verifican todos los proyectos y cuáles son sus alcances. Esta es a nivel nacional, la indicación, estamos alcanzando ahí también la ubicación de cada una de las oficinas zonales a nivel nacional. Tenemos 21 unidades zonales, la sede central acá en Lima, y una oficina de enlace.

Siguiente, por favor.

Provias Descentralizado, nosotros contamos para las atenciones de las emergencias con una directiva, la Directiva 1-2019-MTC/21. Atención de Emergencias Viales Niveles I, II y III, donde nosotros con esta directiva queremos atender las emergencias a través de los gobiernos regionales y locales, mediante la asignación de combustible. Entregamos combustible a estos gobiernos locales para que puedan solucionar el problema de la transitabilidad. Asimismo, se les da las asistencias técnicas respectivas.

Normalmente venimos dando asistencias técnicas presenciales y también virtuales. No solamente que vengan acá a la entidad, sino también estamos yendo a cada uno de los departamentos, para dar los alcances y toda la normativa que corresponde.

Siguiente.

El proceso es bastante sencillo. Se presenta la emergencia. Hay que tener acá, poner bastante hincapié, es que no se realizan mejoramientos, no rehabilitación, no mantenimiento. Solamente es

DOCUMENTO DE TRABAJO

recuperación de la transitabilidad. Si está obstruido por un huayco, un deslizamiento, o algún tipo de derrumbe, ahí es donde se interviene con esta directiva. Otra de las bondades de esta directiva es de que no necesitamos que la zona cuente con una declaratoria de emergencia. Se puede atender en cualquier momento del año.

1. Lo segundo es de que no es limitativo. Existen zonas ya coordinadas con Ingemmet donde frecuentemente ocurren deslizamientos o derrumbes en el mismo lugar, por alguna falla geológica o por algún problema. No es limitativo en el sentido, si yo te atendí hoy día, dentro de un mes vuelve a ocurrir el derrumbe, se vuelve a atender.

Lo siguiente es de que las emergencias se tienden hasta un máximo de ocho UIT, porque si no, ya sería un proceso de selección y ya no sería una atención de emergencia.

Entonces, se presenta la emergencia. El gobierno local, el gobierno subnacional, elabora un expedientillo, que es bastante sencillo. En la directiva, se encuentran ya los formatos, las fichas, todo, para que puedan solamente ser llenados. ¿Por qué necesitamos este expedientillo? Porque ahí nos indican a nosotros qué tipo de emergencia es la que se ha presentado. Si ha sido un derrumbe, ¿qué cantidad?, ¿cuántos metros cúbicos de material tenemos que limpiar? Y para eso, qué maquinaria vamos a utilizar y cuántos días. Haciendo esa verificación, sabemos cuántos galones de petróleo van a requerir y con eso les podemos alcanzar.

El especialista de la unidad zonal revise el expediente y expresa su conformidad. Una vez con ello, ya el jefe de la zona, autoriza la compra. Dentro de cada unidad zonal, existe la administración. Ya el recurso está asignado, no es que todo esté acá en PVD en Lima. Cada unidad zonal tiene una cantidad de recursos para lo que son las atenciones de emergencias.

Entonces, cuando ya el especialista ha verificado y dice que es conforme, con la validación también del coordinador, ya se pasa al administrador para que compren el combustible, el gobierno subnacional recibe el combustible mediante una orden de compra y puede retirarlo en cualquier momento según su programación. Y ya posteriormente, treinta días después, ya presenta un informe final sobre esto. Es bastante sencillo y también para algunos casos, algunos gobiernos locales no tienen conocimiento de cómo realizar estas fichas, se les da la asistencia.

Y otras de las cosas, muchas emergencias se presentan en algunos locales en lugares que son muy recónditos, muy lejanos. Entonces, nosotros tenemos una coordinación directa con las direcciones desconcentradas de Indeci, para que ellos nos informen sobre las emergencias que se vienen presentando y con eso nosotros podemos

DOCUMENTO DE TRABAJO

coordinar con la zonal para que haga las verificaciones correspondientes y las atenciones respectivas.

Siguiente, por favor.

Ahora, vamos a informar las atenciones de enero, ahí ha habido un error, más bien de enero a la fecha.

Siguiente, por favor.

En el presente 2025, se han atendido 511 emergencias en 17 departamentos, recuperando la transitabilidad de las vías. Se han entregado más de 222 000 galones de petróleo que en suma tienen un valor de casi cuatro millones, tres millones novecientos mil. Esas son las asignaciones, ahí en el cuadro adjunto se indica cuánto es que se ha atendido, cuántas emergencias, en Ayacucho son 81 emergencias, más de 40 000 mil galones de combustible entregado, en La Libertad 101 emergencias, más de 36 000 galones de combustible, en Piura 45 emergencias, más de 31 000 galones, en Ancash 54 emergencias, más de 27 000 galones entregados, en San Martín 47 emergencias, más de 26 000 galones entregados, Cajamarca 33, más de 19 000 galones entregados, en Lima tenemos 24 emergencias atendidas, más de 14 000, y así, tenemos en Amazonas 15 emergencias, Huancavelica 39, y así hemos tenido las atenciones a nivel nacional. Todas estas emergencias. Como le digo, no es limitativo, nosotros podemos seguir atendiendo las emergencias durante todo el año. No hay una fecha o que esté declarada en emergencia, o una fecha que esté entre diciembre, noviembre, diciembre, hasta mayo, que normalmente es donde se presentan las lluvias de mayor intensidad.

Siguiente, por favor.

Estas, por ejemplo, cuando ocurre acá tres imágenes, cuando ocurre la emergencia, antes de la emergencia, ¿cómo es que estás durante la emergencia? La limpieza que realiza la maquinaria, la maquinaria normalmente lo pone el gobierno local, en algunas ocasiones también nos ha estado apoyando Provias Nacional, Agricultura, Vivienda, son los convenios que ya realiza el gobierno local con las municipalidades. Nosotros los apoyamos con el combustible.

Y posteriormente ¿Cómo es que queda? Entonces, nosotros, el fin de esta directiva es más que todo, la recuperación de la transitabilidad, que es lo que estamos haciendo. Asimismo...

Siguiente, por favor.

...la directiva no solamente es para lo que es la recuperación de la transitabilidad, también lo que hacemos es la limpieza de cauce enrocado, o lo que se requiera.

En este caso, por ejemplo, en la imagen, este es el puente Checopón. En la imagen izquierda podemos ver, está el puente

DOCUMENTO DE TRABAJO

cuando ha sido entregado, no sé si se logra ver, pero hay como un puntito pequeño al pie, ese es una persona, es el ingeniero que está a cargo, ahí la luz que había entre el fondo del río hacia el puente era de cinco metros. Sin embargo, con los últimos acontecimientos, unos deslizamientos y huaicos que ha habido ahora en los primeros días de marzo, podemos ver cómo es que ha quedado.

Ha venido toda esa roca, todo ese huaico llegó, y la al final la altura que existe entre el fondo del río y el puente es un metro cincuenta y tres. Entonces, con eso también nosotros apoyamos, con lo del combustible también se apoya para hacer una descolmatación, una limpieza de cauce, y con eso también estamos ayudando para que no existan otros eventos.

En este puente, específicamente, ha habido varios huaicos, en un día hubo dos, una como a las seis de la tarde, el otro a las once de la noche, y más o menos el 5 de abril se presentó otro más.

Siguiente, por favor.

Toda la información de la directiva, decretos supremos, normas, y todo, estamos apuntándolo en ese link. Para que, si ustedes necesitan alguna información, todo está en ese link, está toda la información que está indicándose ahí, todo lo que es el contenido.

Siguiente, por favor.

En lo que corresponde en la evaluación de puentes en alto riesgo.

Siguiente.

Se han venido presentando a nivel nacional un gran problema que es en el caso de los puentes. Puentes que tienen más de treinta, cuarenta años de ejecutados, algunos sin ningún asesoramiento técnico, otros son rollizos, tenemos de diferentes clases de puentes, y eso se nos ha estado presentando, no solamente ahora sino de años anteriores. Este, por ejemplo, está el puente Rojo Palpa, que está en Huaral, entre Huaral y Aucallama. Ha estado en alto riesgo, son más de cien metros que tiene este puente, y más aún se suscitó con esto de la caída del puente de Chancay, está relativamente cerca.

Nosotros hemos intervenido ahí, ¿en qué sentido?, ya se ha hecho la evaluación, se identificó, se evaluó, se coordinó con el Gobierno Regional de Lima, también con la Municipalidad Distrital de Huaral y de Aucallama, para que nos dieran el apoyo correspondiente con sus especialistas. Se han hecho los estudios, hemos hecho ya el levantamiento topográfico, el estudio de suelos, ya tenemos listo el expediente técnico, para lo que es la instalación de puentes modulares.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Ya Provias Nacional nos ha hecho la afectación de cuatro puentes, este puente que era de un solo carril, se va a transformar en doble carril. Vamos a hacer en esto lo que estamos.

Siguiente, por favor.

Este es el puente Checopón. De lo que les había indicado y mostrado las fotos sobre la colmatación. En la imagen del lado izquierdo, pueden ustedes ver el puente cuando se hizo la recepción. Sus accesos, el puente como corresponde, es un puente de sesenta metros.

Sin embargo, en el lado derecho, pueden ustedes ver que el puente al centro. En la avenida que vino más o menos el cuatro, tres, cuatro de marzo, a las seis de la tarde, se llevó el acceso del lado izquierdo, se llevó ese acceso. Y el de las once de la noche, se terminó de llevar el derecho, he hizo la colmatación de todo el puente. Inmediatamente se hicieron las coordinaciones con el gobierno local y la unidad zonal para la entrega del combustible y por ahí hacer la descolmatación. Se trabajó la descolmatación a tiempo, hubo otra avenida en los primeros días de abril, y nuevamente se llevó los accesos que ya habían sido reemplazados y quedó nuevamente el puente aislado.

Sin embargo, si nosotros no hubiéramos hecho ese apoyo con el gobierno local y no se hubiera hecho la descolmatación de manera oportuna, ese puente no existiría en estos momentos. Nos encontramos trabajando para lo que es la atención y nuevamente la reparación del puente.

Siguiente.

Este es el puente De Oro, esto está en Chadín, Chota, Cajamarca. También se accedió a este puente. Inicialmente, este puente había programado que sería de veinte metros, de veinte a veinticinco metros. Sin embargo, en la verificación que se hizo de campo, se indicó que era imposible instalar un puente de veinticinco metros. El puente en estos momentos se está considerando que sea un puente modular de sesenta metros. Estamos en el proceso para la gestión de la adquisición de la estructura modular.

Con esto, lo que quiero decir, estamos haciendo las verificaciones de campo, nosotros, evaluando cuál es la situación de los puentes, y el estado de los mismos, y la solución que se tendría que tener.

Siguiente, por favor.

Este es un puente El Calachaca de Puno. También realizamos las verificaciones, normalmente se coordinan con los gobiernos locales, y se hacen las verificaciones *in situ*. Se manda un equipo, se envía un equipo topógrafo, un hidrólogo, un especialista de suelos, para que realicen las verificaciones y el estado de los puentes. Si es que amerita una sustitución, o cuál es el estado actual.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Siguiente.

Estos son los puentes de Ancash, los últimos que han salido de la avenida que hubo en el río Casca. Estos son dos de los seis, siete puentes que se han visto afectados. Nos encontramos en estos momentos en la evaluación de los mismos, para ver cuál es su instalación. Normalmente, estos puentes han tenido un promedio de quince, diecisiete metros, pero ante la avenida, el cauce se ha ampliado, y han llegado algunos hasta veintiocho metros. Entonces, esa es la evaluación que nos encontramos haciendo en estos momentos.

Siguiente.

Eso es lo que sería, señor presidente, son las acciones que se vienen realizando, venimos realizando las verificaciones, no solamente de lo que es la recuperación de la transitabilidad con la entrega del combustible, también las verificaciones que se realizan a campo sobre el estado situacional de los puentes, haciendo los informes respectivos. Estamos haciéndolos, hemos hecho un requerimiento también al Ministerio de Transportes para la adquisición de estructuras modulares.

No sé si hubiera.

El señor PRESIDENTE.— Sí, gracias por la intervención ingeniera, al final de la intervención hacemos el rol de preguntas.

También quiero saludar la presencia del señor Luis Daniel Esparza Barrientos, especialista técnico de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, quien también damos el uso de la palabra para su intervención.

EL ESPECIALISTA TÉCNICO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PROGRAMAS Y PROYECTOS DE TRANSPORTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES - MTC, señor Luis Daniel Esparza Barrientos.— Buenas tardes, señor congresista, ingeniera, público presente, gracias por la invitación. Reciban un saludo de igual manera del del ministro Raúl Pérez Reyes, y del director de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte, el doctor Roberto Ortiz.

Sí, mi intervención complementando a lo que la ingeniera Ana ha intervenido, es por la parte de la inversión privada. Nosotros como área encargada, existe un decreto de norma, la 1362, que regula la inversión privada de transporte **(3)** mediante un mecanismo de asociaciones públicos privadas, mediante el cofinanciamiento y la autosostenibilidad de proyectos en infraestructura multimodal de todo tipo, carreteras, aeropuertos, puertos, etcétera.

Siguiendo la línea de la exposición, es importante indicar que dentro del contrato de concesión existe lo que es el mantenimiento de la vía; en sí, el concesionario al adquirir el

DOCUMENTO DE TRABAJO

bien de la concesión por un tiempo de 20, 25 años adquiere todo el bien hasta lo que es el límite de derecho de vía.

En una carretera es cierto que existe múltiples factores que colapsan y varían, pueden variar la transitabilidad; en los sectores inestables se puede ver en todos los estudios geomorfológicos y geotécnicos que es muy, muy... está alzando demasiado, sobre todo en la zona del norte, en la IIRSA norte, en el sector aserradero, el corral quemado, hay sectores inestables muy, muy fuertes que hacen que la concesión esté activando su mecanismo de intervención de mantenimiento de emergencia.

Dentro del contrato de concesión existe el mantenimiento rutinario, el mantenimiento de emergencia y el periódico.

Lo que habló la ingeniera Ana es cierto, que se actúa de inmediato. Cuando hay un colapso de un deslizamiento en un talud en un sector inestable, la concesión actúa inmediatamente dando transitabilidad. Es lo que se requiere de uso inmediato porque es lo que marca el contrato de concesión, a diferencia de otros mecanismos que pueden suceder que si eso es un poco descontrolado, es decir, si un talud se desliza, interviene ya y daña parte de la infraestructura si se tiene que elaborar lo que es una obra accesoria o un estudio de ingeniería que luego es revisado por la unidad técnica del ministerio y luego aprobado para una solución final, que es lo que si como unidad técnica se requiere tener es una solución definitiva ante estos eventos, porque bueno, son reincidentes por lo que indico que existen muchos sectores inestables.

Entonces, siguiendo la línea de la exposición en lo que es respecto a los puentes, en lo que es los tramos de carreteras, hay varios puentes que son en sí heredados en el momento en que la concesión es adquirida. Estos puentes en cierta manera hay una relación, una categoría, algunos también no tienen tiempo en que se han construido, se desconoce en la antigüedad también, como indicó la ingeniera Julia, entonces estos como parte de contrato se tienen que hacer transitables.

Existen bastantes proyectos, bueno, ingeniería, que es recuperación en las vías de estabilización en lo que es enrocado, defensas ribereñas que se hacen en los puentes, en mantenimiento de su carpeta asfáltica a nivel de la superestructura también y subestructura del puente.

Actualmente, existe un decreto de urgencia que se ha aprobado en el cual se está haciendo un seguimiento y un análisis, un diagnóstico a nivel de elaboración de expediente, que las concesionarias están ahorita elaborando para presentarlos como propuesta de una evaluación estructural de todos los puentes de las concesiones.

DOCUMENTO DE TRABAJO

A raíz de eso se va a hacer una evaluación para ver qué diagnóstico y luego eso aprobar en el marco del decreto de urgencia la solución definitiva. Algunos están proponiendo subir el gálibo o en una foto que mostró la ingeniera, es cierto, ante las crecidas de todas las avenidas de la retirada de bastantes quebradas, ha subido el nivel y eso está colmatado. Entonces ya el gálibo, que es la altura del puente hacia el nivel de lecho de río está muy reducida, entonces es importante ahí tener soluciones técnicas ingenieriles.

Ante esto, como indico, señor congresista, se está haciendo un decreto de urgencia que el ministerio está trabajando para poder soslayar esto y mediante expedientes que van a presentar las concesionarias aprobar qué estudios definitivos se van a hacer. Adicionalmente también como complementando, existen nuevos puentes que van a ejecutarse también en este año, uno de ellos menciono que es el puente Querpón que está en Olmos, que ya es una realidad, es un puente que ante el último evento que hubo del Yaku arrasó el badén Querpón, se hizo un estudio definitivo, un PI definitivo y va a ser un puente de 121 metros; actualmente está el badén Querón que es una estructura mixta para evitar el aumento de caudal del río Querpón.

Esto debe estar ejecutándose aproximadamente en el último trimestre del año. Está ahorita ya en la aprobación de la resolución directoral y de aprobación del acta de acuerdos y también evaluaciones ahorita en lo que es los puentes de Naranjillo o Aguas Claras también por la selva en lo que pertenece a la concesión IIRSA Norte.

Ahorita, estos puentes están con una solución definitiva que es un puente Bailey, pero la solución definitiva va a ser la colocación de un puente atirantado, esto también está ahorita en curso, van a ser dos puentes grandes que van a activar también la transitabilidad por ese lado del norte, perdón, de la selva; y el puente a Aguas Claras también que ahorita está ya en evaluación final.

Y bueno, sería en otra ocasión de repente mostrar nuevo tema, más plasmada en lo que es la inversión privada, pero es un alcance más o menos cómo la inversión privada también actúa ante estos eventos de emergencias y que, bueno, está controlado por la gerencia de la dirección en que cumplan, el concesionario hacer cumplir todos esos mantenimientos que se ocasiona, pues, ante todas estas crecidas, ante todo el cambio climático es a cada rato, a cada rato siempre intervenciones rutinarias y por emergencia, automáticamente el concesionario tiene que cumplir en dar la transitabilidad.

Eso sería todo, señor congresista.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias al ingeniero Esparza por su intervención.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Esta comisión, señores congresistas, si hubiera una consulta o pregunta en este estado...

Gracias.

Bueno, la comisión, en realidad, hemos escuchado a las dos intervenciones, ¿entiendo que ambos vienen representando a Provías Descentralizado para resolver las consultas?

El ASESOR TÉCNICO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Luis Daniel Esparza Barrientos.— Sí, Provías y ministerios, son articuladores, uno en vía concesionada y uno en no vía concesionada.

El señor PRESIDENTE.— (...?)

El ASESOR TÉCNICO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Luis Daniel Esparza Barrientos.— Así es.

El señor PRESIDENTE.— Claro, entiendo sus competencias, más que todo las Provías descentralizadas, entiendo que más que trabajan con los gobiernos locales, los gobiernos regionales y Provías nacional que tienen otro ámbito de competencias.

El ASESOR TÉCNICO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Luis Daniel Esparza Barrientos.— Sí, es más privado, más con las concesiones, pero también en sinergia con gobiernos regionales, con alcaldías, que siempre piden obra de seguridad vial, es rearticulado.

El señor PRESIDENTE.— Claro.

En esa misma línea, en esa misma dirección, entiendo que las preguntas van por ambos, pero más por los gobiernos locales.

Yo a lo largo de esta comisión me he entrevistado y he viajado, no solamente me he entrevistado, porque una de las modalidades que yo practico, ustedes han podido ser testigos en mi informe que he hecho, nosotros hacemos muchas sesiones descentralizadas porque los problemas del país están en el interior del país, ¿no? Entonces, acá está todo centralizado, pero en el interior del país pasan en la actualidad muchos gobiernos locales, alcaldes que esperan la autorización de Provías, meses y hasta años.

En una mesa de trabajo que he tenido con el ministro pudimos lograr ya el año pasado realizar competencias compartidas, que ustedes saben que ya salió por un decreto, con el 0500, donde autoriza a los gobiernos locales a intervenir, que se le dé la comunicación a Provías, en este caso a la institución, para que ellos puedan... ahí tienen algunos pocos recursos; otros alcaldes como el caso de Chíncha, el caso de Nazca, inclusive de la región Ica, yo soy de la provincia de Pisco, son los que más me buscan por ser representante de la región; pero lo mismo que pasa en mis dos provincias, también lo ha pasado Ayacucho, lo ha pasado en Puno, lo pasa en Piura, me voy a Tumbes esta semana que viene,

DOCUMENTO DE TRABAJO

donde ellos esperan mucho, demora la autorización y les pido que tomen notas, las autorizaciones de Provías, porque ellos cuentan con cierta partida bajo la modalidad de obras por impuesto, donde en plena vía nacional o vía descentralizada administrada por Provías, necesitan autorización para el mejoramiento, por ejemplo, semaforización donde hay colegios nacionales, que cruza la Panamericana y no les permite trabajar. Eso es competencia de Provías Nacional, pero también hay vías vecinales que necesitan también hacer que autoricen la autorización de Provías descentralizado.

Eso fue una pregunta de las competencias compartidas.

La segunda era el tema de los galones de combustible, que es muy tedioso, muy burocrático las fichas, los formatos que se piden, se solicitan. Usted sabe que en emergencias nos ha pasado, los alcaldes en esos momentos tienen en su camioncito con la justa, tienen el camión, la retroexcavadora o el cargador frontal y no llenan la ficha o solicitan, desconocen el trámite.

Yo tengo que ir porque ya he conversado con los funcionarios de Provía, pero cuando yo les pongo en contacto con el alcalde o su equipo técnico del alcalde, ahí empieza otra vez la traba. Yo les doy el enlace, articulo con ellos, pero después cuando yo he regresado me han dicho, ni un galón me dieron, congresista, me hicieron ir al formato, vienen hacer una visita, vinieron a hacer una inspección, les he alcanzado fotos, bueno, ellos me dan sus razones, yo les traslado a ustedes.

No sé si el formato a llenar es engorroso o ambos, el mensaje no llega claro. Le digo para que... no se ha podido disponer ni un litro siquiera de un galón de combustible en el caso de la región Ica. Y es más, en la reunión pasada que tuvimos le informé a Provías y le dije, a ver sáqueme cuántos galones en Ica. Y no sacó ni uno porque no tenía, le estoy esperando a mí (...?) Y usted también ahorita estamos viendo y acá lo tengo.

Entonces, no hay, su demanda es poquísima porque hay un vacío ahí; no sé si es por actuar por emergencia o ustedes esperan que el equipo técnico viaje entonces ahí le explico para superar eso.

Dicho esto, la pregunta es, ¿cómo están coordinando en caso de Provías descentralizado con los gobiernos locales y los gobiernos regionales? ¿Y cuál es el desafío que habían encontrado? ¿Cuál es la ruta crítica que habían encontrado? Esto como hago un ejemplo, no les estoy contando los puentes de bypass, no les estoy contando de menores luces, entiendo que ustedes tienen una línea ahí disponible, pero no se ha identificado, o sea, los alcaldes como que desconocen. Por ejemplo, el alcalde de Huancano, el alcalde de Humay, Independencia, que son de la provincia de Pisco, de mi provincia,

DOCUMENTO DE TRABAJO

que ellos necesitan, pero la falta de información más que todo, no han tenido acceso a esos puentes que se solicitan.

Entonces es una tarea que les estoy comunicando y entiendo que ustedes mejor que nadie sabe cuál es lo más difícil, cuál es el desafío que han encontrado en estas rutas críticas para conectarse con los gobiernos locales. Esa es la primera pregunta.

No sé si cualquiera de...

Por supuesto, ingeniera.

La GERENTE DE INTERVENCIONES ESPECIALES DE PROVÍAS DESCENTRALIZADO, señora Ana Julia Bedoya Espinoza.— Sí. En el caso lo del combustible, la ficha técnica sí definitivamente es necesaria, pero es bastante sencilla. Hasta nosotros le hemos dado el formato. Ellos solamente tienen que llenar los datos. Lo que sí nos tienen que decir es cuántos metros cúbicos es que tienen que sacar, que hacer la limpieza. Eso es obligatorio. Y qué maquinarias, pueden ser que tengan cuantos volquetes una retroexcavadora, que máquina van a utilizar y eso sólo lo sabe el gobierno local y cuántos días para que con ese cálculo nos digan yo necesito 600 galones de combustible y le damos. O sea, ahí no es no es limitativo con nada, pero necesitamos esa información.

El señor.— (Intervención fuera de micrófono).

La GERENTE DE INTERVENCIONES ESPECIALES DE PROVÍAS DESCENTRALIZADO, señora Ana Julia Bedoya Espinoza.— Eso es lo más difícil y es en campo, que es una medición que tienen que hacer, cuánto es lo que tienen que hacer.

El señor PRESIDENTE.— Hay que cuantificar el volumen.

La GERENTE DE INTERVENCIONES ESPECIALES DE PROVÍAS DESCENTRALIZADO, señora Ana Julia Bedoya Espinoza.— Ajá, y nos tienen que decir qué equipos van a utilizar, qué tipo de maquinaria van a utilizar y cuántos días. Y con eso nada más es la multiplicación y me dicen necesito tantos galones de combustible. Eso es a cuánto lo que es el combustible.

Adicionalmente de ello sí les damos las asistencias, como le digo, y las virtuales también que se dan.

En cuanto a lo que es este... Y sí le hemos dado a ICA combustible, sino que no he traído esa información, pero ya le acabo de pedir. Sí me acuerdo haber visto el cuadro que sí hemos... Como cuatro emergencias me parece que hemos atendido. Pero, en fin.

Menores luces. En el caso de puentes de menores luces, yo he sido testigo que cuando hemos empezado a trabajar con esto de menores luces y mandaban los requerimientos, no teníamos información de Ica y nos hemos visto obligados... Y nosotros a la zonal, por favor, comunícate, qué es lo que necesitan. Entonces

DOCUMENTO DE TRABAJO

me decían no mandan, no mandan, pero es imposible que no tengan. Y hemos tenido que mandar un especialista de Lima con la camioneta para que se vaya a hacer las verificaciones a campo y hacer el chequeo de cada uno de los puentes. Justo llegamos que había una reunión de todos los alcaldes, ahí hemos intervenido. Por favor, necesitamos las fichas técnicas y eso es lo que nos han estado remitiendo, es la información que hemos estado remitiendo.

Y ahora, por ejemplo, en este caso, en este último paquete que hemos enviado también sí se encuentra Ica, yo voy a verificar, voy a checar bien, pero sí hemos tenido bastante hincapié de que estén todos los departamentos, que todos los departamentos necesitamos que estén a nivel nacional, aunque en algunos casos, como le digo, hemos tenido la limitación que no nos han remitido la información a tiempo. Pero eso queda. **(4)**

Ya me dieron... Regresando lo de combustible, en el caso de combustible, como le dije, eran cuatro emergencias, en el distrito de San Juan de Yanac y San José de los Molinos. Es más o menos 600 galones de combustible, tres en Chíncha y uno en Ica, efectivamente. Entonces como nueve mil soles, un poco más de nueve mil soles, pero a veces es, como le digo...

El señor.— *(Intervención fuera de micrófono).*

La GERENTE DE INTERVENCIONES ESPECIALES DE PROVÍAS DESCENTRALIZADO, señora Ana Julia Bedoya Espinoza.— Lo que pasa es que a veces se confunde y quieren hacer un mantenimiento o un mejoramiento. Por eso es que lo que se indicó en la exposición; mejoramiento, mantenimiento, rehabilitación, eso no es emergencia, emergencia es cuando está obstruida la vía y necesito recuperar la transitabilidad. Por eso es que no sé cuáles habrán sido los criterios o qué cosas lo que habrán solicitado en su momento y sí prometo averiguarlo; pero sí, más que todo ha sido en ese caso.

Entonces, como le decía, en lo que es menores luces, sí hemos estado averiguando, si hemos estado considerando, ya el listado se ha enviado ya también al Ministerio de Transportes para la evaluación respectiva en la OPMI.

Eso es lo que le quería decir.

El señor PRESIDENTE.— Sí, le agradezco, ingeniera.

Con respecto a las inversiones, y aquí también cuando me hablabas de la inversión privada, entiendo que me hablas de la inversión privada de las concesiones, ¿no? O hablas de las empresas...

El ASESOR TÉCNICO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Luis Daniel Esparza Barrientos.— Sí, concesiones, concesiones viales, y en general, que es (...?)

DOCUMENTO DE TRABAJO

El señor PRESIDENTE.— Las concesiones entiendo que ellos tienen por un término determinado, 30 40 años que ya otros gobiernos se la han concesionado, pero la concesión es por las rutas ya determinadas y qué pasa si nosotros necesitamos ampliar una nueva red vial, ¿se lo van a dar ellas mismos, sería otro tramo o lo hace Provías? Y te lo digo, va mi pregunta porque vuelvo a ponerte el ejemplo, yo les comento a los dos a los dos ingenieros de Provías o de Ministerio de Transporte.

Yo soy de la provincia de Pisco, de la región Ica, el único congresista porque los tres son de Ica, pero mi provincia, la provincia de Pisco que tiene siete distritos tiene un aeropuerto, que es el aeropuerto internacional alterno al Jorge Chávez. Tenemos un puerto y tenemos industrias, tenemos agroindustria, o sea, la provincia está en un polo de desarrollo enormemente y ubicado estratégicamente a dos horas de la capital y sin contar el turismo como es Paracas, que usted lo sabe, y la laguna Morón y todos los centros turísticos que Pisco ya está potenciando. Pero no tenemos vías.

Entonces la nueva Panamericana que está en el óvalo vial, en el óvalo de San Andrés, solamente han hecho cinco metros que ustedes ya lo saben para futura carretera que conecte al aeropuerto de Pisco. Cuando yo participaba en las reuniones de trabajo, van Ositran, (...?) del ministerio, nosotros necesitamos infraestructura vial.

Fuimos con el alcalde, nos hemos reunido hace dos semanas, les estoy hablando, no sé si ustedes han estado, no los vi, y nos dijeron Provías, textualmente, no tenemos plata para construir, están autorizados para hacerlos ustedes a través del gobierno regional, usted gobierno local, obras por impuesto, pero nosotros lo autorizamos, pero en este momento no tenemos inversión para hacer.

Mi pregunta es, ¿se le puede dar la concesión, ese tramo de 17 kilómetros a las concesionarias? Falta una norma o hacemos caso lo que dice Provías, lo que le dijo al alcalde, busque usted su dinero, lo hace el gobierno regional, toque usted la puerta. Esa es la pregunta.

EL ASESOR TÉCNICO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Luis Daniel Esparza Barrientos.— Si, sí, señor, congresista.

Mire, si bien es cierto que el contrato de concesión te indica que el concesionario te adquiere el bien, hasta el derecho de vía, existen mecanismos que si una vía se quiere anexar o articular a una vía concesionada, significa hacer una adenda. Existe actualmente adendas, por ejemplo, la de Olmos Lambayeque, que es una adenda que pertenece ahorita a cargo de Provías, incluso le está haciendo mantenimiento, en que se quiere anexar, se pretendía anexar a lo que era la IIRSA Norte, porque justo

DOCUMENTO DE TRABAJO

por ahí llega, que es algo de 80 kilómetros, que es de Olmo Lambayeque. Entonces, para eso sí se necesita hacer una modificación contractual. Esa modificación contractual se hace a pedido a solicitud de la población y de bastantes instituciones, se tendría que desligar del contrato a lo que es el mantenimiento que hace Provías.

Bueno, en esa adenda que se ha trabajado ahorita ya está direccionada para otra concesión, entiendo que es para Covisol, ya no va a ser para IIRSA Norte, es lo que tengo entendido por muchos temas. Y bueno, también tenemos otra adenda, que es la de Ñuñoa a Macusani que es en por Carabaya, que también esa va a unir prácticamente va a disminuir el tema de llegada a Cusco en dos tres horas, tiene tiempo esa carretera de Ñuñoa-Macusani que por Carabaya, que también se está impulsando y esa sí tiene opinión favorable.

Los mecanismos para aprobar una adenda demora, pero si hay aprobación por el Ositran, el MEF y Contraloría, eso va, el MEF es el indicado de aprobarlo según los mecanismos.

Entonces si se podía, a su pregunta, y se tendría que ver qué carretera puede articular a la actual concesión y sería la concesionaria en evaluar, porque actualmente las carreteras que están a cargo de Provías tienen un mantenimiento a nivel de conservación, es decir, identificar su daño no es por conservación, no es a nivel de un asfaltado o una remoción de todo, de toda la carpeta asfáltica y es evaluación también de la concesión porque a veces hay que evaluar el tránsito, muchas cosas y cuando es una autosostenible, por ejemplo, en la Red 4 o Red 6, ellos, la autosostenibilidad la realizan recuperando con los peajes, a diferencia de una cofinanciada que si es un apoyo del Estado, la IIRSA Norte es apoyo al Estado entonces si se podría a su pregunta, se podría hacer mediante una adenda, pues se tendría que identificar eso e invitar a la concesionaria a ver si lo quiere anexar.

El señor PRESIDENTE.— Entiendo que cuando hablaba de inversión privada era por la concesión, ¿cierto?

Correcto, por la concesión.

El señor PRESIDENTE.— Por la concesión.

El ASESOR TÉCNICO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Luis Daniel Esparza Barrientos.— Por la concesión. Tiene un tiempo determinado la conservación y mantenimiento de esa carretera, de ese tramo.

El señor PRESIDENTE.— Si es así, podríamos ir sumando esos proyectos, por eso yo les voy a enviar una carta para que nos informen. ¿Por qué les digo? Porque estos 17 kilómetros que va a unir de la Panamericana nueva, estoy hablando más o menos el kilómetro 237, 40 de la Panamericana Sur, antes de llegar a Ica.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Pasando Chincha hay un peaje y llegando a Ica hay otro peaje, eso es una concesión.

El ASESOR TÉCNICO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Luis Daniel Esparza Barrientos.— Bueno, señor, así es, O sea, así es.

El señor PRESIDENTE.— Exacto.

El ASESOR TÉCNICO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Luis Daniel Esparza Barrientos.— Así es.

El señor PRESIDENTE.— Y esa concesión está a la altura de Aceros-Arequipa, para que tenga una idea, la Panamericana sur.

Antes de llegar yéndose para Ica, antes de llegar a Aceros-Arequipa, ahí está el óvalo, la vía de desviación para el aeropuerto de Pisco, en San Andrés. Pero coincidentemente también tenemos otra vía que va directo al puerto de Pisco.

Yo he preguntado cuando hemos estado con el director, con el ministro, y había un compromiso, y ahí creo que también le voy a enviar otra información para que ustedes, les pediré que tomen nota, el puerto de Pisco tenía un compromiso, un convenio con el Ministerio de Transporte, que ellos deberían haber construido su propia carretera toda la vez que ustedes saben que para ir al puerto de Pisco solamente van camiones pesados y están utilizando la misma red vial donde pasan los turistas, pasan buses de turismo, pasan los pescadores artesanales, pasan los deportistas, pasan ciclistas y ha habido demasiadas muertes, sobre todo turistas extranjeros porque ellos utilizan la bicicleta, utilizan por qué, porque salen del hotel, parte de todos los hoteles y pasan por la única vía que hay y se encuentran con los camiones de carga y de ahí vienen los accidentes, hay una serie de reportajes de esa vía; inclusive los ambientalistas han salido porque ya... es otra pregunta que le voy a hacer porque pasan camiones con carga y botan el peletizado, botan la polvo, todos los contaminantes y han salido ya a hacer protesta, yo he tenido que ir, ya Provías sabe, o mejor dicho el Ministerio de Transporte, hay un Ministerio del Ambiente.

Pero volviendo a la Red Vial que me interesa, quisiera saber esa información para que anoten y yo les hago llegar o me hacen llegar en qué condiciones está el Terminal Portuario Pisco, se llama TPP Terminal Portuario de Pisco, que es el puerto de Pisco, que ellos tienen un compromiso de concesión, un convenio, perdón, y si no lo tuviera o si lo tuviera que lo ejecute. Yo cuando estuve se destinó cinco millones para hacer el expediente y mira hasta la fecha de hoy. Y lo estoy hablando en pleno ejercicio de función desde hace un año y quiero ver si es que realmente se va hacer o lo va hacer Provías o no tiene Provías para buscar el mecanismo de ejecutar esa infraestructura.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Si es bajo los mismos lineamientos de hacerlo por la concesión, sumaríamos la conexión de la Panamericana nueva sur, un primer tramo de 17 kilómetros hasta el aeropuerto de San Andrés y el otro sería hasta el puerto de Pisco, que es en Paracas, que ese tiene 42 kilómetros, sumado con los 17, estamos hablando de casi 60 kilómetros de carretera interesante para cualquier concesionario.

Yo soy concesionario del sector privado me interesa porque ambas rutas son de alto tránsito. Definitivamente es atractivo y para una adenda. Entonces póngalo en su agenda de proyectos, le interesa a la concesionaria agarrar al puerto de Pisco y al aeropuerto de Pisco, por supuesto, todos lo van hacer, turistas, nacionales y extranjeros vamos a utilizar esa red. Y a eso sumándose, hay que sumarse un detalle más, ustedes saben que ya se lanzó el proyecto y está en etapa de consultas para el tren de cercanía a Lima-Ica, cierto? Eso va a ser complemento y entre el proyecto que tiene 14 estaciones, Pisco va a tener dos estaciones, una en San Andrés y la otra va a ser en Paracas, o sea, dos estaciones antes de llegar al último tramo que es Ica, el que va a ser el terminal, entonces serían obras complementarias que son exigencias que se necesitan.

Un dato más que también usted lo sabe como son del Ministerio de Transportes y deberían llamar a sus compañeros, al director general Donald Castillo, que usted lo conoce, él es paisano, él es sanandresino.

EL ASESOR TÉCNICO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Luis Daniel Esparza Barrientos.— Si, es de la DGC..

El señor PRESIDENTE.— De la DGCD. Ya, Donal es de San Andrés y le digo, hermano, tu tierra, el pueblo, tu estas calladito, le digo, sanandresinos se van a levantar cuando se enteren que estás ahí.

EL ASESOR TÉCNICO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Luis Daniel Esparza Barrientos.— Si, me permite. Claro, es lo que es DGCD, es la Unidad la Técnica de la Dirección del ministerio, regulan la aeronáutica.

Respecto a la 13 también, claro, eso ahorita lo ve la DISS, tengo entendido, está ya con un PMO, está avanzando, está con un PMO siendo la misma de DISS y bueno, voy a trasladar su pedido, señor congresista al equipo, entiendo que sí, definitivamente cuando es atractivo una línea, una carretera anexar a muchos puntos tendríamos que... voy a trasladarlo para ver qué me dicen...

El señor PRESIDENTE.— A cualquier concesionaria le interesa. Y es más, la concesionaria en mención, ahí no más tienen sus campamento, ahí tienen su almacenamiento de materiales, todo tienen, tienen cantidad de inmensos materiales. Han comprado todo un distrito y ahí almacenan y ahí hacen...

DOCUMENTO DE TRABAJO

Ahorita están haciendo que también fue gracias a mi gestión, hemos podido hacer la división para que ingrese a Pisco el distrito de San Clemente un bypass y otro en Chincha, ahorita, en estos momentos lo están ejecutando y yo creo que en tres meses más ya está terminado. Y tome nota, uno en Chincha, en simultáneo están haciendo y otra en Pisco, es un anillo vial, están haciéndolo así igual como están haciendo en Chilca, igualito como están haciendo en Chilca lo están haciendo en Pisco y lo están haciendo, pero la de Pisco y la de Chincha la están haciendo más rápido porque está en una vía de Panamericana donde no hay población, en cambio en Chilca si se está en demora porque la población está al costado de la Panamericana.

El ASESOR TÉCNICO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Luis Daniel Esparza Barrientos.— Entiendo que toda esa parte de la Red 5, Red 6 son APP autosostenibles, la inversión la recuperan con el cobro del peaje, entonces sería bueno nos traslade un documento para nosotros explicar bien, de repente podemos también circularlo Porvías, tienen un peaje ahí y eso se puede avanzar.

El señor PRESIDENTE.— Por supuesto, está tomando nota el equipo técnico.

El ASESOR TÉCNICO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Luis Daniel Esparza Barrientos.— Sí, y lo circulamos y le contestamos y en una posible después reunión a que participe la concesionaria, de repente le puede interesar.

El señor PRESIDENTE.— Les va a interesar si están haciendo el bypass.

El ASESOR TÉCNICO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Luis Daniel Esparza Barrientos.— Ah, no, claro.

El señor PRESIDENTE.— Les va a interesar.

Es más, otro dato, la vía Libertadores de Pisco, la que está en San Clemente, la que conecta con la antigua Panamericana sur, eso también le dije al ministro, la antigua Panamericana sur y vía Libertadores también les pido hasta el tramo que uno Ayacucho con Huancavelica, hay una erosión, usted habla de la erosión, está en el tramo que justo divide la división Pisco, Huancavelica a la izquierda, Ayacucho a la derecha. Está en el tramo pasando Huáncaro, en Pámparo, ahí está la erosión ahí comiendo y la pista se ha cortado hasta el extremo que solamente está circulando un vehículo. Era de dos carriles, ahora va a ser reducido a uno.

Entonces, ahí le pediría a Provías, ya yo le dije al jefe de Provías Nacional, no sé si habrán ido el equipo técnico, he hablado con él antes de los feriados, y que tengan cuidado porque se está erosionando bastante. (5) Ahí se encuentran los dos ríos, que nace el río Pisco, el río de Huaytará y el río de

DOCUMENTO DE TRABAJO

Huancavelica, los dos se unen y chocan en un codo y ahí la erosión donde ha ido golpeando.

Esa es otra pregunta que le está diciendo en la Vía Libertadores. Continuando con ese mismo problema en la Vía Libertadores al llegar a Pisco, llegan al distrito de San Clemente donde se une con la antigua Panamericana Sur y no se conecta con la Panamericana nueva.

Espero que esta Red Vial nueva, este Anillo que están haciendo el bypass, se conoce cuando se conecte. Esa es la duda que tengo. Consulte si es que la Vía Libertadores se va a conectar con esa nueva Red Vial del Anillo, sería un golazo ¿por qué te digo?, porque hay demasiada carga los buses, camiones que vienen de Ayacucho, de la sierra, de la selva del país costa y sierra del país se conectan a la costa y que hace se van hacia Chíncha por la carretera antigua y Chíncha, por eso que el alcalde de Chíncha lo tenía todos los días acá cabezón, porque atorán sus antigua Panamericana, usted sabe que Chíncha ya no está conectada a la Red Vial nueva pues está la antigua y siguen utilizando la antigua, no utilizan la nueva ¿por qué no utilizan la nueva?, porque no tienen cómo conectarse la Vía Libertadores.

Esa es otra pregunta que, por favor, como tarea, la comisión está tomando notas.

Entonces, mire como lo que genera la provincia de Pisco, ¿no es cierto? Entonces parece que no hemos girado las cámaras y concentrarnos en el polo de desarrollo que es Pisco, que tiene puerto y aeropuerto, tiene industrias, tiene agroindustria, toda la zona agroindustria está la Vía Libertadores, todas las exportaciones quieren ir al puerto de Pisco, tienen que salir por ahí y ahí es donde se atora, tanto para ir a Chíncha, al norte para Lima, y al sur, para ir a Pisco. Por eso es que ese Anillo Vial ha sido aprobado, por eso lo están ejecutando. Esperemos que tengan la conexión. Esa es una de las tareas que le tengo. ¿Correcto?

Dicho esto, si hay más preguntas, pues lo dejaremos creo para la segunda parte. El equipo está cansado.

Señores congresistas, si tuvieran alguna pregunta más. Correcto.

Señores congresistas, la transcripción del audio y video de la presente sesión forman parte del acta respectiva.

Asimismo, se solicita la autorización para ejecutar los acuerdos adoptados en la presente sesión, sin esperar la aprobación del Acta.

Los que estén de acuerdo, en contra, abstenciones.

Señores congresistas, ha sido aprobada por unanimidad.

Gracias por estar participando en esta sesión.

DOCUMENTO DE TRABAJO

No habiendo más asuntos que tratar y siendo las 4 de la tarde con 17 minutos, se levanta la sesión.

Agradecer a los invitados por su participación.

Muchas gracias.

—A las 16:17 h, se levanta la sesión.