

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
PRIMERA LEGISLATURA ORDINARIA DE 2024

SESIÓN CONJUNTA DE LA COMISIÓN ESPECIAL MULTIPARTIDARIA A
FAVOR DEL PROYECTO ESPECIAL CHINECAS
Y
LA COMISION ESPECIAL MULTIPARTIDARIA DE IMPULSO Y SEGUIMIENTO
DEL PROYECTO TERMINAL MULTIPROPÓSITO DE CHANCAY

6.ª SESIÓN EXTRAORDINARIA DE LA COMISIÓN ESPECIAL CHINECAS
(Semipresencial)
(Matinal)

LUNES, 16 DE SEPTIEMBRE DE 2024
PRESIDENCIA DE LA SEÑORA KELLY ROXANA PORTALATINO ÁVALOS

—A las 12:19 h, se inicia la sesión conjunta.

La señora PRESIDENTA.— Continuamos con la sexta sesión extraordinaria conjunta de la Comisión Especial Multipartidaria a favor del Proyecto Especial Chincas y la cuarta sesión extraordinaria de la Comisión Multipartidaria de impulso y seguimiento del Proyecto Terminal Multipropósito de Chancay.

A nombre de la Comisión Especial Chincas, damos la bienvenida a los congresistas de la Comisión Especial de Chancay y a su presidente, el señor congresista Roberto Sánchez, con quien tuvimos a bien coordinar y convocar a esta sesión conjunta.

El objetivo de esta sesión conjunta es articular y promover acciones de impulso del Proyecto Especial Chincas como potencial agroexportador a través del Terminal Multipropósito de Chancay.

Le damos el pase al señor congresista Roberto Sánchez en su condición de presidente de la Comisión Multipartidaria de impulso y seguimiento del Proyecto Terminal Multipropósito de Chancay, para su saludo.

El señor PRESIDENTE.— Gracias. Buenas tardes, colega congresista Kelly Portalatino, a su vez, también presidenta de la Comisión Especial Chincas y a los colegas parlamentarios en la plataforma, al colega Elías Varas que se encuentra aquí con nosotros.

Ciertamente, la razón de esta sesión conjunta tiene que ver con poder dialogar, compartir, sobre los alcances siempre en positivo y de impacto relevante, a fin de que las entidades intergubernamentales, la sociedad civil y otros, tengamos a bien, desde el Congreso de la República también darle seguimiento, ofreciendo y proponiendo pues un marco normativo a iniciativa o incluso, también, juntándonos entre los actores,

sociedad civil, iniciativa privada, Gobierno y el Congreso, a fin de acompañar de manera relevante el desarrollo de ambos proyectos.

Muy buenas tardes y la acompaño acá, presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, presidente Roberto Sánchez.

Vamos a dar inicio a nuestra sexta sesión extraordinaria y sesión conjunta con la Comisión de Chancay, siendo las 12 y 19 minutos del 16 de setiembre de 2024 en la sala Martha Hildebrandt ubicada en el edificio Víctor Raúl Haya de la Torre, los miembros de la Comisión Especial Multipartidaria a favor del Proyecto Especial Chincas nos reunimos en forma presencial y semipresencial a través de la plataforma Microsoft Teams.

Secretaria técnica, por favor, sírvase pasar lista.

La SECRETARIA TÉCNICA pasa lista:

Portalantino Ávalos.

La señora PORTALATINO ÁVALOS (PL).— Presente.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Portalantino Ávalos, presente.

Chacón Trujillo.

La congresista Chacón Trujillo, presente, en la plataforma.

Varas Meléndez.

El señor VARAS MELÉNDEZ (JPP-VP).— Presente.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Varas Meléndez, presente.

La congresista Camones Soriano ha presentado licencia, presidenta.

Ciccía Vásquez.

El congresista Ciccía Vásquez, presente, en la plataforma.

Dávila Atanacio.

El señor DÁVILA ATANACIO (BS).— Dávila Atanacio, presente.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Espinoza Vargas.

El congresista Espinoza Vargas, presente, en la plataforma.

Paredes Castro.

La congresista Paredes Castro, presente, en la plataforma.

Sánchez Palomino.

El señor SÁNCHEZ PALOMINO (JPP-VP).— Presente.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Presidenta, estamos con el *quorum*.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, secretaria técnica.

Contando con el *quorum* reglamentario, damos inicio a la sexta sesión extraordinaria de esta comisión especial.

Le damos el pase al señor congresista Roberto Sánchez para que inicie la sesión de la Comisión Especial Multipartidaria de Chancay.

El señor PRESIDENTE.— Sí, vamos a dar inicio.

Para el día de hoy tenemos una agenda bastante relevante, vinculada y de interés también a ambas comisiones.

En materia del día hay una agenda que tiene que ver, precisamente, con informaciones desde el Gobierno Regional, Ministerio de la Producción, Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que hemos pedido, también, alguna información relevante en materia de varios aspectos que nos van a permitir, por ejemplo, en el Tema 1, el potencial de producción agropecuaria, la oferta alrededor del Proyecto Especial Chincas hacia mercados internacionales, considerando también la proximidad geográfica al Terminal Portuario de Chancay.

Asimismo, hemos tenido a bien a invitar solamente al Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego, para que pudiera desarrollar este acápite.

Yo dejo en realidad, también, para esta sesión conjunta, para que se desarrolle la agenda, según como marque con la coordinación nuestra colega presidenta de la comisión especial.

La señora PRESIDENTA.— Gracias, presidente.

Dado que esta sesión es conjunta, vamos a pasar a la Estación del Orden del Día.

ORDEN DEL DÍA

La señora PRESIDENTA.— Antes de proceder conforme a nuestra agenda, quiero manifestar lo siguiente.

Que el Proyecto Terminal Multipropósito de Chancay configura una puerta del mercado de Asia Pacífico mediante el cual, el Perú tendrá la oportunidad de exportar a esta parte del mundo una diversidad de productos, entre ellos agrarios, que permitirán el desarrollo social y económico de los pueblos.

En este sentido, desde la comisión que impulsa el Proyecto Especial Chincas, consideramos trascendental recibir los informes de parte del Ejecutivo y del Gobierno Regional.

Primero, sobre el potencial agroexportador que oferta y se proyecta, oferta, al mercado Asia Pacífico el Proyecto Especial Chincas, pero, además queremos conocer cuáles son los proyectos de articulación vial que permitirán trasladar los productos desde Chincas, Áncash, hasta el distrito de Chancay de la región Lima.

En este orden, pasamos a nuestro primer tema.

Informe sobre el potencial en la producción agropecuaria que oferta y se proyecta ofertar del Proyecto Especial Chincas hacia

el mercado internacional, considerando su proximidad geográfica al Terminal Multipropósito de Chancay.

Estando ya a puertas de inaugurar el Terminal Multipropósito de Chancay, es de interés del pueblo ancashino, conocer en materia de agroexportación qué tenemos para ofertar, actualmente, al mercado internacional y conocer, por ejemplo, cuántas hectáreas de producción agrícola tenemos tanto dentro y fuera del Proyecto Especial Chincas en la región Áncash.

Asimismo, conocer la proyección que tiene una vez ejecutado el esquema hidráulico del Proyecto Especial Chincas y cuántas hectáreas se proyecta irrigar y producir.

Para este tema, contamos con la presencia del ingeniero Magno Gutiérrez Enríquez, profesional de la Dirección General de Desarrollo Agrícola y Agroecología que viene en representación del Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego.

En ese sentido, le damos el uso de la palabra al ingeniero Magno Gutiérrez Enríquez.

EL PROFESIONAL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE DESARROLLO AGRÍCOLA Y AGROECOLOGÍA DEL MINISTERIO DE DESARROLLO AGRARIO Y RIEGO, señor Magno Gutiérrez Enríquez.— Señor congresista Roberto Sánchez, señora congresista Kelly Portalatino, señor congresista Varas, señores congresistas, representantes de los diversos sectores, tengan muy buenas tardes.

Con la venia de ustedes me permitiré alcanzar algunos aspectos del tema que ha mencionado.

Como se trata de incorporar a la actividad productiva un terreno con potencial productivo -valga la redundancia- permítanme comunicarles algunos aspectos para ponerlos en contexto.

En el Perú, disponemos de treinta y nueve millones de hectáreas, de las cuales solamente, estamos produciendo 11,6 hectáreas. Estas están ubicadas el 15.8% en la costa, el 63.6% en sierra, el 20.6% en selva.

El 88% de la agricultura es de subsistencia, el 10% transición y el 2% consolidado.

El ingreso *per capita* de los agricultores promedio es seiscientos cincuenta soles mes y esta actividad genera para la población económicamente activa 24%.

Se trata de aspectos agrícolas productivos.

Debo manifestarles que el 2023 fue un año excepcionalmente complicado y duro para el sector agrícola.

La producción como, -si me ayudan, por favor, con la ponencia-.

Les decía que el 2023 fue un año duro y muy complicado para el sector agrícola. La producción, por factores adversos como Yaku, descendió en 4.1% conforme podríamos ver en el cuadro anterior, si me permiten, por favor, no sé quién me ayuda.

El siguiente. El siguiente.

Ahí tenemos la reducción en relación con la campaña 2022-2023, perdón, el 2022, el 2023 tuvo una contracción de 4.1% y, ¿cuáles son las perspectivas de producción agrícola?

Los principales productos de agroexportación no tradicionales, los que posiblemente se pueden instalar si se incorporan las hectáreas en Chinecas, serían la uva y como dato, en el 2023 la uva se exportó por un valor de mil setecientos cuarenta y cinco millones de dólares valor FOB, incrementándose en un 28% en relación con el 2022.

Los arándanos que son un *Berry*, también, como le llamamos la *fruta de moda*, el *oro azul*, se exportaron por un valor de mil seiscientos setenta y seis millones.

Las paltas, **(3)** que es otra propuesta muy importante en nuestro país, por un valor de 973 millones; y los espárragos, producto con el que desplazamos a Chile, en 391 millones. Sin embargo, esos productos no tradicionales, tenemos el café, que es nuestro producto de bandera, sigue siendo el principal producto de exportación, lo que ha generado 827 millones de dólares en el 2023.

El sector agroexportador, como es de conocimiento general, genera empleos masivos, tenemos la experiencia de Chavimochic, la experiencia de Ica, donde el desempleo rural es cero ¿no? Y en el cuadro podríamos ver las indicaciones.

El esfuerzo de la agroexportación, que nos ha generado una posición importante, no solamente porque genera empleo en el campo, sino también como captor de divisas, tenemos que reconocer que viene también desde el sector privado. Y, en ese sentido, el Midagri viene ofreciendo a los exportadores, en primer lugar, un marco favorable para facilitar las operaciones de comercio exterior, promoción de la inversión en el sector Agrario, consolidación de acuerdos comerciales con las economías globales.

Este punto es muy importante, porque si no aperturamos mercados, los productos que podríamos instalar en los terrenos de incorporación de Chinecas, no tendrían objeto.

También apertura de nuevos mercados para la oferta exportable, negociando las condiciones fitosanitarias de acceso que hacemos desde nuestro organismo el Senasa, que es vital para el sector agropecuario.

Ahí en el cuadro vemos los productos no tradicionales, que han generado mucha importancia en las últimas campañas agrícolas.

También quería expresarles respecto de la apertura sanitaria de mercados internacionales, porque, como es de conocimiento, ya la agricultura moderna no solamente demanda productos buenos, de calidad, barato, sino hay otro aspecto muy importante, que

inclusive va con la vida, que es la inocuidad alimentaria. Por eso, había considerado este aspecto.

El Senasa, como es de conocimiento general, es un organismo público especializado, adscrito al Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego, con autoridad en materia de sanidad, calidad de insumos, etcétera. Esta institución a los exportadores viene certificando, expidiéndoles los certificados fitosanitarios de exportación.

Asimismo, el Senasa, como autoridad competente, dinamiza las gestiones internacionales para el comercio de productos. Y como podrán ver –en el siguiente, por favor, si pasan, en el siguiente–, acá les presentamos, a través del Senasa, se ha aperturado mercado para pimiento peruano en el mercado de Brasil; tomate, igualmente, en el mercado de Brasil; semillas de pimiento para el mercado de Brasil.

También, todo lo relacionado con flores ha sido aperturado ese mercado, muy importante, de Brasil; en Argentina se ha aperturado mercado para semillas de girasol; en Ecuador plantas de arándano; y Japón uva de mesa.

Este dato –por favor, pasa– consideramos muy importante, porque se ha aperturado el mercado para palta hass a Malasia, Malasia que tiene una superficie de 329 mil 847 kilómetros cuadrados, una población de 3.8 millones, que representa un mercado espectacular para nuestras paltas.

También acá lo que mencionaba la congresista Portalatino, tengo una relación de exportaciones de productos agropecuarios hacia China. Quizás no puedan..., pero lo que acá destacan son arándanos frescos, uvas frescas, aguacates, tara, carmín de cochinilla y, sucesivamente.

Y, también, acá tenemos los valores y los montos FOB de las exportaciones, 20 productos representan el 98% de las agroexportaciones peruanas hacia China; 68 productos en total se han exportado hacia China.

Se observa una limitada diversificación de las exportaciones. Salvo algunos productos. La mayor parte se han incrementado respecto al año 2022.

Perú como megapuerto logístico del Pacífico Sur, entendiendo de las frutas tienen una perecibilidad, tienen una característica de ser perecibles, desde ese punto nomás ya tenemos una ventaja comparativa.

Como verán en el gráfico, sin el puerto de Chancay, hacemos una curva, lo que demanda días de viaje ¿no? Entonces, sin el puerto de Chancay, acá resumimos un párrafo, decimos: "Perú no tiene puertos que puedan recibir grandes barcos completamente cargados, lo que aumenta el costo del transporte".

Con el puerto de Chancay este proyecto tendrá dos efectos, básicamente: reducir la ruta entre Perú y Asia en menos de 10

días, y tratando de frutas y hortalizas, 10 días es muy significativo.

Perú vuelve a ser el principal *hub* portuario de Sudamérica para el Pacífico.

Propuesta de valor del Megapuerto de Chancay ¿Qué significa? Ruta directa al Asia, nuevos accesos del Perú, al Perú, puerto Smart y digital, menores costos logísticos, incremento de la competitividad, atracción de inversionistas, crecimiento en el volumen de las exportaciones y, consecuentemente, crecimiento económico.

Los beneficios del Megapuerto de Chancay, viendo desde el punto de vista agroexportador, tendríamos, en el aspecto logístico ¿no?, se reducen los costos logísticos de las compañías importadoras y exportadoras en el orden más o menos del 15%.

En el tiempo que, valga la redundancia, tiempo de tránsito, normalmente para llegar a China, Japón o Corea es de 35 a 40 días. Sin embargo, con la conexión directa se logrará que Los buques lleguen en un máximo de 23 días, lo que es muy importante ¿no?

Igualmente, respecto a expansión, habilitará nuevos puertos de ruta directa para mover productos desde y hasta Asia, Asia que es un mercado muy importante ¿no?

Acá quería manifestarles, con la experiencia que tenemos, nuestra Costa peruana prácticamente es un laboratorio natural, las temperaturas máximas, medias y mínimas, medias, no varían mucho y nosotros, desde el punto de vista agronómico, tenemos la oportunidad de producir productos demandados en otros países en contraestación. Es decir, cuando en los campos de allá no haya cosecha, nosotros podemos lograr.

Por ejemplo, el arándano como fruta en ningún país del mundo existe entre septiembre y noviembre y el Perú tiene esa ventaja comparativa, que podemos entrar a ese nicho.

Y si hablamos de Chincas, perdón, del proyecto Chincas, que es en cuanto a clima, temperatura, calidad de suelos, es similar a Chavimochic. ¿Por qué no podría ser igual o mejor? Parece que estamos hablando, si no corriáme, por favor, de 50 mil hectáreas, que podríamos irrigar con este proyecto, de las cuales 23 mil para optimizar el riego, y optimizar el riego en la Costa peruana, que prácticamente es un desierto, resulta económicamente, técnicamente muy significativo. Y 20 mil hectáreas, según datos, que entrarían a incorporarse en el proceso productivo moderno.

Dentro de los cultivos potenciales, que nosotros en esta etapa podríamos considerar, sería los arándanos, la pitahaya. La Pitahaya, por ejemplo, es un producto que demanda mucho en la China, con tantos millones de habitantes. Vietnam es su primer exportador en el 90%, sin embargo, nosotros tenemos la

posibilidad concreta de producir pitahaya en el curso del año, y ese sería un mercado potencial muy importante.

Tenemos también la tara, que es otro producto demandado en el exterior y que con las condiciones de Chinécas, fácilmente prospera este producto.

El espárrago, los higos y la vid, la vid de las 10 variedades en el mundo, nuestra uva peruana tiene mucha demanda en los mercados, no solamente norteamericanos, Canadá, Europa, sino en los asiáticos.

El mango, que es otro producto, que ya es una actividad madura y desarrollada, quienes conocen Casma me podrán dar la razón, de ahí sale nuestros mangos a diversos mercados del mundo. Y el mango, específicamente la variedad Kent, es la que tiene mejor aceptación en el mundo por su sabor, por su calidad y por su fácil uso.

Igualmente, tenemos el maíz morado, que también prospera en Costa. Tenemos las menestras, ya hablando de cultivos quizás para el mercado interno, menestras, leguminosas.

Entonces las condiciones climatológicas de este proyecto, de ser realidad, nos incrementarían no solamente la canasta agroexportadora, sino también para el mercado interno, los frijoles, sandía, melón, y todo eso.

Yo escuchaba, hace un momento, a nuestra congresista Portalatino hablar de la industria, entonces yo —por favor si pudieran pasar— ahí les he traído unas vistas de la industria. Si hay muestras, por ejemplo, en el norte, en Chiclayo, en Ica, ya exportan mango congelado, mango en trozos, mango en bastones, crema de palta, etcétera, sin embargo, todavía no es una actividad muy desarrollada. Y como decían, si no industrializamos, siempre vamos a estar exportando como materia prima, con los riesgos de la perecibilidad de las frutas.

El Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego, en este aspecto, de acuerdo a sus competencias funcionales, llega solamente hasta la cosecha. De ahí, perdemos competencia. Entonces la industrialización ya está en campo de otro ministerio, con quien estamos coordinando para ver.

Acá también quisiera hacer una anotación. Mucho hablamos de la exportación, ¿por qué no exportan, principalmente los pequeños agricultores? Lamentablemente, ya hace dos, tres décadas, no solamente el producto debe ser sano, bonito, etcétera, sino también debe tener, debe responder a protocolos a veces muy exigentes y hasta exquisitos, que van desde el agua para riego, la indumentaria del trabajador, los productos, para control de plagas, que sean aceptados en el mercado de destino, el transporte y una serie de exigencias.

Entonces, la pequeña agricultura, lamentablemente, también lo dijo, muy acertada, la congresista Portalatino, primero no

dispone de fuentes de financiamiento accesibles. La actividad agrícola es muy particular, solamente creo que los factores que influyen en la agricultura puede controlarlo Dios, por decir, la sequía o un Niño, etcétera.

Entonces, en ese sentido, desde el Ministerio de Agricultura, para poder tentar que la pequeña agricultura pueda ingresar a la agroexportación, primero, venimos fortaleciendo, fomentando la asociatividad, porque la excesiva segmentación de las propiedades, y hay un egoísmo inclusive que queda, no permiten que ellos puedan exportar.

Hay productos muy importantes, quizás ya no con el ámbito de Chinecas, pero en las zonas altoandinas, por ejemplo, la papa de color, que es muy apreciada en otros países, y no hay organizaciones, no hay asociaciones que pudieran concretar una oferta negociable.

Entonces, estamos trabajando para, primero, fortalecer la asociatividad, que sean asociaciones, cooperativas o cualquier otra organización permitida por ley, cosa que con ellos posteriormente trabajemos lo que son las buenas prácticas agrícolas.

Señora congresista, eso es lo que yo le podría decir de este aspecto y quedo para alguna pregunta que quieran.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA.— Agradecer la participación del ingeniero Magno Gutiérrez Enriquez.

Desde la presidencia, antes de pasar la palabra a los señores congresistas, vamos a hacer el aporte y las siguientes preguntas por parte de esta presidencia. **(4)**

Bajo el informe que ha brindado el ingeniero Magno Gutiérrez, nosotros como región Ancash, dentro del Proyecto Especial Chinecas, hemos visualizado que tenemos sectores de agricultores que producen el palto, que producen también arándanos, que producen el tomate, la uva, y también la pitahaya, hoy por hoy. Es así que nosotros, bajo el informe de esas diapositivas, hemos visto que han crecido a través de per cápita, a comparación del año anterior, aproximadamente estamos hablando de 28% con respecto a la uva a nivel nacional. Sin embargo, no ha sido muy específico para la región Ancash, que esa es la materia de nosotros hoy por hoy.

Bajo esa misma línea, hay que indicar que nosotros, hemos escuchado también, que para poder nosotros trasladar nuestros productos de agroexportación de la región Ancash hacia el mercado de Ancash, se tiene que considerar el tiempo de tránsito. Aproximadamente llegaría pues a China, a Japón o a Corea de 35 a 40 días, según el informe. Sin embargo, para las frutas y verduras, aproximadamente se estaría contemplando 23 días, previa industrialización, ya que consideramos nosotros que

también pueden ser perecibles por las mismas condiciones de la especie.

En ese sentido, va la siguiente pregunta: si nosotros queremos seguir aportando para fortalecer, duplicar, triplicar el per cápita de las diferentes cadenas productivas, de lo que se ha mencionado, que hoy por hoy son apetitosos para el mercado Asia-Pacífico, como ya ha manifestado, y uno de ellos que ha manifestado el ingeniero Magno, es la demanda exterior por parte de pitahaya. Y también por parte de Malasia, que está solicitando pues que se pueda acceder con este producto, que es la palta hass, que muy bien es reconocido a nivel internacional, un producto que la provincia de Casma produce de gran escala. Y sobre todo también el tema de nuestros hermanos de La Carbonera, nuestros agricultores.

Sin embargo, acá hay una problemática, que el grueso de esta necesidad es el saneamiento físico legal, es considerar que existen pequeños agricultores en vías de formalización y otros que se encuentran en condiciones de invasiones, o invasores, pero que finalmente vienen produciendo diversos productos agrícolas.

En ese sentido, quiero preguntar al ingeniero Magno: ¿cuál es el plan que tiene Midagri para formalizar esta producción agrícola y que permitan el ingreso para que puedan acceder, que tengan el Registro Sanitario, que puedan tener la calidad que quiere el mercado Asia-Pacífico? Y estos tengan también algunos beneficios para poder seguir mejorando la producción, la productividad, y con ello pues podamos nosotros, no solamente acceder al mercado local, que es importantísimo, sino también proyectarnos al mercado que hoy va a demandar, porque no solamente vamos a estar sujetos a que nos traigan ¿no?, necesitamos también generar un dinamismo económico social.

En la condición de ente rector por parte de Midagri, y la pregunta es la siguiente: ¿actualmente a qué mercado se dirigen los productos agrícolas que producen las tierras del Proyecto Especial Chincas, cuyas tierras no tienen hoy por hoy titularidad? Considerando también, a través de esta presidencia, que hemos visualizado y escuchado, como no hay titularidad de los predios, es así que hay intermediarios y que se está vendiendo a las grandes empresas, que ellos están generando un costo pues mínimo y eso genera un maltrato a la economía de nuestros agricultores. Y bajo esa línea, nosotros queremos cortar ello, porque necesitamos también darles todas las accesibilidades y también flexibilidades para que puedan acceder a ello.

Entonces, antes de pasar al uso de la palabra, si algún señor congresista desea hacer las preguntas, tienen el uso de la palabra, por favor.

Colega congresista Roberto Sánchez.

El señor SÁNCHEZ PALOMINO (JPP-VP).— Señora Presidenta y colegas, en realidad, el Terminal Portuario Multipropósito de Chancay y su visión de convertir al país en un *hub* portuario es algo que está hacia delante. Es decir, seguramente ahora, con su inauguración en noviembre próximo, pues al primer año, al segundo, al tercero, al cuarto, al quinto, las respuestas de mercado no solamente pondrán en relevancia por la dinámica del comercio marítimo, sino porque en las zonas de influencia obligará más bien a proyectos alternativos relevantes en materia de ampliación de frontera agrícola, por ejemplo, como es el caso de Chincas.

Estamos seguros que en su momento la dinámica pondrá en la agenda pública avanzar, de manera más decidida, alrededor del proyecto Chincas, o lo relevante en la gestión de recurso hídrico y nuevas tierras agrícolas, como es el desafío también, tantos años que seguimos sufriendo con Chavimochic. Sin embargo, hacia el norte habrá una dinámica interesante en materia de mayores productos, con la cual pudiéramos abastecer cadenas globales de valor, particularmente centrado en lo que el Perú tiene, que es, por ejemplo, los mercados ligados a la agricultura.

Es por eso que sí nos parece relevante que se ponga en énfasis los pasos tan complicados y burocráticos que siempre están en nuestro Estado, como es el caso, por ejemplo, de Proinversión y las licitaciones diversas.

Hay que ir acompañando y tomando las lecciones aprendidas, colega, presidenta de la comisión, para que no suceda que llega a un estado tardío, como es el caso del Terminal Portuario de Chancay, miren a qué fecha va. Y como, seguramente, también lo va a decir oportunamente el doctor Figueroa, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. A la fecha, por ejemplo, el desfase, el retraso, que evidencia la poca preparación del Estado, la poca previsión del Estado respecto a proyectos relevantes para ser más competitivo esta visión de *hub* portuario.

Hablo en materia, por ejemplo, del tren de cercanías, de Barranca a Trapiche, y otros trazos, que necesariamente en la parte longitudinal nos va a poner en valor otros trenes, otros ferrocarriles, que nos hagan más dinámico el transporte de mercancías y de personas. Pero también en materia de los proyectos propiamente de carreteras y vías adecuadas para el transporte de los contenedores, que sabemos bien ahora, con una Ley de Cabotaje, pone también el desafío en crear ese mercado, que es muy incipiente.

Y es por eso que se ha tenido que tomar la medida excepcional de abrir a todas las banderas, porque no hay ese mercado que atienda aquí, ¿no es cierto? ¿Por qué? Porque eso no nace por ley, no se da de un día a otro. Es por eso nuestra preocupación al sector Transportes, por acompañar con proyectos relevantes de conectividad.

Evidentemente, desde agricultura también nosotros tenemos preocupaciones. Por ejemplo, el día de ayer se ha publicado la Resolución Jefatural D143-2024-MIDAGRI-SENASA, donde se dispone la creación del puesto de control en el Terminal Portuario Multipropósito de Chancay, dice, ubicado en el distrito de Chancay, provincia de Huaral, del departamento de Lima.

Bueno, al tener la terminación de Senasa, entiendo que es el control regulador de aspectos vinculados a sanidad. Pero nos preocupa que vayan..., que el Estado va reaccionando así, presidenta, colega.

Y en el caso de Chincas como Proyecto Especial, ahora que empieza, no debiera pasar lo que hoy estamos viviendo con el proyecto especial, el Terminal Multipropósito de Chancay, porque qué difícil es que se atienda desde más de 40 ventanillas de gobierno, de Estado un proyecto como esta naturaleza. Y no se tiene un proyecto especial, no hay una unidad ejecutora que articule todas las respuestas del Estado en materia de acompañar como corresponde.

No solamente somos, hoy somos un Estado que solamente da licencias, autoriza y cómo va a ser competitivo una inversión privada así, si no tenemos desde el lado público las obras civiles, las obras complementarias alrededor de la ciudad. No solamente para facilitar al privado, sino para entender bien que una inversión privada tiene el propósito no solo de crecimiento, sino desarrollo, y un megapuerto así no tendría relevancia y competitividad, y estándares del comercio mundial si no desarrolla la ciudad. Pero esa pues no es la tarea del privado, es la tarea del sector público, del Estado, del gobierno, y es ahí donde tenemos inmensos retrasos, que creo que esta sesión apunta justamente a eso ¿no?

En Chancay, que estamos por inaugurar en noviembre, no hay hasta la fecha un solo Sol de inversión en el sector público en materia de vivienda, salud, transporte. O sea, en todo caso se va a inaugurar y recién hay ideas, perfiles, licitando unos, por licitar otros, y ni un expediente de nada. Entonces, esa es la preocupación que creo que nos da cuando nos sentamos y ponemos los dos proyectos, un poco para que pensemos como país.

Hoy hemos analizado en la comisión inicial los Tratados de Libre Comercio, que ha mencionado también el ingeniero Magno Gutiérrez, y sí, pues, los Tratados de Libre Comercio son relevantes, pero en su lado comercial, evidentemente, cumplen su fin, pero en el otro lado de complementación en materia de medio ambiente, en materia de competitividad y de desarrollo, aún creo que hay mucho por trabajar.

Mi inquietud estaba centrada en que nos refiera desde el sector, qué otros elementos previsorios se está tomando, para no tener que esperar tantos años en materia, por ejemplo, del saneamiento de predios, que hemos sufrido y seguimos sufriendo en el caso,

por ejemplo, de Chavimochic, donde hemos estado presentes una y otra vez antes de la creación de la Comisión Especial de Chavimochic, antes. O sea, hemos estado ahí en la zona, hoy saludamos que haya una comisión especial, pero miren, no se ha saneado los predios. Nuevamente va a venir el bendito retraso.

Cómo nos comprometemos a la entrega de predios al privado, si no hay la disposición de tierras saneadas, y eso obliga a los retrasos, más adendas, a nuevos trazos que encarecen ya sea el ducto del agua o bien propiamente el predio agrícola. Y si pensamos, presidenta, colegas, en los agricultores, en la sociedad civil emprendedora, en los proyectos de zonas de influencia, todavía es para jalarnos más de las mechas, presidenta.

Los transportistas de carga, los agricultores, los pescadores, los servicios, propiamente hospedajes, hoteles, gastronomía y otros activos relevantes como tiene Ancash y que se le reconoce como tal, al igual que en la zona norte de la región Lima, Huaral-Chancay, ustedes han notado, presidenta, con eso concluyo, en la Ley de Presupuesto de este año se aprobó una unidad ejecutora para la región Ancash, particularmente Chanquillo ¿no?, Chanquillo.

Sí. ¿Casma me parece? Casma.

No, no, no. Chanquillo es uno. La otra unidad ejecutora la cultura ¿no? La otra unidad ejecutora creada fue la unidad ejecutora Chancay, son dos, pero no hemos tenido suerte seguramente porque no tenemos esferas en el alto gobierno, porque solamente se ha asignado recursos para Chanquillo y no se ha asignado recursos para Chancay, pese a que existe ley aprobada, o sea, leyes aprobadas en el presupuesto. **(5)**

Si el propio gobierno emite leyes que no cumple, ¿entonces qué nivel de coherencia y exigibilidad tiene para otros actores?

Miren qué fecha es, hoy día estuve temprano, por eso llegué un poquito tarde. El actual ministro de Cultura le preguntaba, presidenta: ¿por qué, miren a qué fecha estamos, Tiene el 51% de ejecución de gasto el Ministerio de Cultura? Sin embargo no asigna un solo sol a la Unidad Ejecutora de Chancay.

Y lo menciono, porque la identidad precede a las zonas de desarrollo. No existe en el mundo una zona de influencia que haya desarrollado si no se reafirma en su identidad local, social, cultural, ancestral.

Es por eso que, cuando tienen ustedes Áncash, realmente es para no acabar de hablar nunca por los aspectos culturales o históricos que tiene, y que estoy seguro, a un proyecto tan relevante como Chincas, también no habríamos que perder el ritmo, ¿no?

Gracias, presidenta.

—Fin de la intervención del presidente de la Comisión Especial Multipartidaria de impulso y seguimiento del proyecto Terminal Multipropósito de Chancay.

La señora PRESIDENTA.— Le damos el uso de la palabra al congresista Elías Varas, por favor.

El señor VARAS MELÉNDEZ (JPP-VP).— Gracias, presidenta. Saludar a todos los funcionarios y a los colegas que se encuentran en la plataforma.

En definitiva, hemos escuchado muy atentamente la exposición del funcionario del Ministerio de Agricultura y Riego. Pero siempre muy preocupado, porque si bien es cierto el objetivo de esta reunión de la mañana, de la tarde, es ver la problemática del Proyecto Especial Chincas y cómo se inserta en esta iniciativa privada que va a ser inaugurada en el mes de noviembre.

Y mi preocupación ven lo siguiente, presidente, al funcionario, de que Chincas no nace el año pasado ni hace 10 años, hace 39 años ya. 39 años tenemos de Chincas que tiene un marco legal, se han cambiado tres leyes para ver el tema de la posesión o el saneamiento físico legal. Y el órgano rector que debería de exigir, controlar, monitorear, que es el Ministerio de Agricultura, ¡bien gracias! Ocho veces se conformaban comisiones en Chincas para ver el saneamiento físico legal. Las ocho veces el Ministerio de Agricultura nunca pidió informe, seguía postergando y postergando.

Yo debo de informar, presidente, al señor funcionario —y que le haga llegar esta información al ministro— Chincas es una total corrupción, ahí se trafican las tierras, se trafica el agua mediante lo que son los sifones, se sifonea el agua de los canales, el Estado pierde dinero ahí. Las tierras, de manera direccionada, se liberan a algunos para vendérselos, ahorita a inmobiliarias, una parte se sanea para el uso urbano mediante las invasiones que son promovidas muchas de las veces por los alcaldes, que ya pasaron, asimismo también desde el gobierno regional.

Entonces, Chincas es tierra de nadie. Chincas, si bien es cierto es un proyecto estratégico para desarrollar la parte costera de mi región Áncash, pero nunca el Ministerio de Agricultura, pese a que he tenido yo reuniones con los diferentes funcionarios, nunca han puesto realmente la mirada para querer ordenarla.

Y a mí me preocupa porque ahora está en mano de ProInversión, donde supuestamente en el mes de marzo debe de culminar este estudio de preinversión, ver la factibilidad si Chincas es viable o no es viable. Y se han invertido ahí un promedio de 4 millones de dólares para hacer todo ese trabajo.

A la fecha siguen los problemas, por eso yo no entiendo por qué el Ministerio de Agricultura, por ser el órgano rector, debería

de poner un control ya a esto. Ahorita se ha aprobado un financiamiento para sanear 10 600 hectáreas. Sabemos que es para 2000 beneficiarios los que poseen menos de cinco hectáreas, ellos están incluidos con este saneamiento físico legal al mes de marzo. Pero, sin embargo, existen ocupándose en tierras Chinecas casi más de 11 000 hectáreas por aquellos posesionarios que se han salido fuera de la ley y que tienen más de cinco hectáreas.

Hasta ahorita no hay una propuesta del Ministerio de Agricultura, qué es lo que va a hacer con esos señores que algunos dicen que están agroexportando, no hay un registro real actualizado de todas estas posesiones que se tiene, sean legales o sean ilegales.

Entonces, el Ministerio de Agricultura nos da un informe con una mirada a este *hub* portuario que está en Chancay y nos cuenta una historia de que ya hay productos que se exportan.

Si estamos esperando una comercialización con una población china, que son 1500 millones de chinos –hablamos de China no quiero hablar del resto del mundo– ¿cómo vamos a ir cuando tenemos una exportación o una agroexportación de ni 0.5 % para abastecer el mercado chino?

Tenemos actualmente diferentes proyectos, tanto como Chinecas, tenemos tanto a Chavimochic, tenemos en el sur, pero todos con problemas y el sector no quiere ordenarlo. Nos encuentra así prácticamente desvestidos esta oportunidad, donde tenemos un sector muy tibio, a veces muy frío, donde no quiere dar una mirada de realidad y quiere seguir trabajando con lo mismo. Y lo mismo significa lo que usted acaba de informar: la cantidad de espárragos, el mango y cosas que ya son tradicionales, de alguna manera.

Entonces, ¿por qué no abrir el abanico para poder darle una verdadera formalización a todo lo que tenemos y empezar a ver con una mirada de mayor ambición toda la oportunidad que se viene en el futuro? Pero eso pasa porque tenemos que ordenar la casa. Pero si la casa no se ordena, pasa un ministro, pasa el otro, pareciera que todo esto, presidenta, con el respeto a los señores funcionarios, parece que los ministros simplemente están para franelear, pero no para ordenar, no para innovar con las políticas públicas de un diseño de un Perú diferente.

Las políticas públicas sectoriales, si lo revisamos, son aquellas que se han confeccionado antes del 2010 ;No hay política pública! Y una política pública tiene que enfocarse en función de un desarrollo o ver el tema de la solución de una brecha que existe en el país ;Para eso es una política pública!

Pero si tenemos políticas públicas que no se mueven y están hechas en piedra, ¿realmente de qué oportunidad estamos hablando?

Este es el sector que ustedes acaban de exponer; hay un sector metalmeccánica y el sector pesquero y hay otras oportunidades que se están perdiendo.

Por eso, presidenta, yo quisiera invocarle al funcionario de que de qué manera se está ordenando el sector para esta gran oportunidad diferente que se viene. Ya no podemos trabajar con lo tradicional, tenemos que tener un enfoque realmente de modernidad y con mucho desafío en lo que queremos hacer en el futuro. Y esto pasa por un tema de la industrialización.

Si no industrializamos nuestras materias primas, la oportunidad pasará y no la miraremos, simplemente.

Ahora, cuando se hace un enfoque del tema de industrialización, es cierto que el privado lo tiene que hacer, pero hagamos, pues, normas claras de proteger el mercado interno. Todos los tratados de libre comercio que hemos tenido, ninguna está orientado a proteger el libre comercio. Nos dicen que vamos a ganar, pero, ¿qué exportamos? Más importamos de ellos, más nos invaden ellos y nosotros no aprovechamos la oportunidad ¡32 o 33 ya firmados! ¿Y qué tanto hemos mejorado en el tema de nuestras divisas con el tema para poder decir: "sí, fueron rentables los tratados de libre comercio" ¡Si no tenemos los sectores ordenados!

Por eso, presidenta, yo termino acá pidiendo un informe, ¿de qué marco legal se ha generado desde el Ministerio de Agricultura ante esta oportunidad que se está viniendo con el ánimo de ordenar y aprovechar la oportunidad que se nos brinda con este megapuerto de Chancay?

Gracias, presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Antes de dar el uso de la palabra al ingeniero Magno, vamos a eh hacer la pregunta también para que pueda responder el asesor del viceministro, al asesor Manuel Figueroa la siguiente pregunta: ¿Se ha hecho una mesa de trabajo con el Gobierno Regional de Áncash para fortalecer las políticas públicas para la industrialización? Como primera pregunta.

Segunda pregunta: Previa a cierta información que se tiene que brindar al Midagri, es que el Gobierno Regional de Áncash, según la página Amigable, para la Gerencia Regional de Agricultura, presenta 0.4% de PIA, es decir, 10 millones de soles para la Gerencia Regional de Agricultura, de un presupuesto según el PIA de para el gobierno regional, para el pliego del Gobierno Regional de Áncash, un poquito más de dos mil millones de soles. Es decir, menos del 1 % lo han asignado a la agricultura en la región.

Hoy por hoy, sabiendo que nuestros agricultores necesitan el represamiento en época de estiaje, necesitamos nosotros inyectar para mejorar la cadena productiva; y es que nosotros hemos visualizado que nuestras cuencas se encuentran prácticamente ya en desaparecidas por diferentes este actividades mineras, sin

embargo vemos que nuestras agencias agrarias se encuentran, pues, abandonadas, sin infraestructuras, sin recurso humano, y menos van a poder tener la capacidad de acudir a los distritos o centros poblados para que garantice que puedan expedir las constancias de posesión, y estas mismas puedan garantizar para que sea aprovechamiento para los diferentes beneficios de los programas sociales del sector.

En ese sentido, no acceden tampoco al seguro agrario ¿Por qué? Porque no hay información que llegue a los centros poblados.

¿Cómo vamos a garantizar que se pueda mejorar este presupuesto para la Gerencia Regional de Agricultura si es que como ente rector no se visibiliza, ¡perdón!, no visibiliza esa amenaza que está teniendo la región Áncash? Y probablemente puede ser a nivel nacional esa misma situación.

Entonces debemos poner nosotros coto y poner un alto a estas decisiones políticas, porque, señor asesor viceministerial, hay que entender, como ente rector también pueden, pues, no solamente hacer el monitoreo y supervisar, sino también y exhortar que deben mejorar la programación, ¿no?, del año fiscal, que debe ser correcto, para que el siguiente año fiscal ya no sea 10 millones de soles como PIA, sino se mejore y triplique, teniendo en consideración que hay una amenaza latente y que necesitamos seguir trabajando de forma articulada e integral para que puedan acceder a los beneficios que nuestros agricultores familiares y pequeños, lo requieren.

Entonces, esa sería el aporte y también la pregunta.

Le damos el uso de la palabra al ingeniero Magno para que responda lo que se ha planteado por los señores congresistas y desde la Presidencia de la Comisión Especial. Y posteriormente, al asesor Manuel Figueroa.

Ingeniero.

EL REPRESENTANTE DEL MINISTERIO DE DESARROLLO AGRARIO Y RIEGO, señor Magno Gutiérrez Enríquez.— Gracias, señora congresista.

Respecto a la invasión, nosotros conocemos que específicamente en el sector de Chimbote, la Carbonera, el sector La Carbonera ha sido invadida. Efectivamente ahí hay agricultores que se han posesionado. Y no solamente el problema es que se han invadido, el problema también es que la producción de ellos es una producción artesanal. Y muchas veces gente que no conoce de comercio exterior, adquiere esa producción y se producen los rechazos en el extranjero. Y eso es muy delicado porque no solamente es que perdemos el container, sino que perdemos el mercado.

A raíz de eso, desde el ministerio se coordinó con la Región Agraria de Áncash; y como ustedes saben, siendo órgano rector nosotros tampoco tenemos mucha influencia; a pesar que somos

órgano rector, ellos por la Ley de Descentralización han sido transferidas las funciones agrarias.

Entonces, yo creo que es un aspecto en conjunto que tenemos que tratar esto, sin embargo también voy a hacer llegar esta inquietud al ministro para que él tome las acciones que sean necesarias y con la celeridad del caso.

En el caso del presupuesto para las regiones agrarias, quien sabe, está mal que yo lo diga, pero lo que sucede en Áncash sucede en todo el país. Y eso ya depende de los gobiernos regionales.

Las agencias agrarias, como bien usted lo señala, no tienen movilidad, no tienen gasolina. Nosotros con ellos coordinamos aspectos de estadística y muchas veces los hemos apoyado. **(6)** Hemos presentado iniciativas para fortalecer las agencias agrarias como ente básico de toda la información estadística, de asesoramiento a las comunidades, a los pequeños agricultores; sin embargo, todavía no tenemos resultados. Y eso no es que fácilmente esté atribuyéndoles a las regiones, pero el presupuesto lo manejan ellos por la Ley de Descentralización.

Eso es lo que le podría decir.

La señora PRESIDENTA.— Antes de pasar al siguiente tema, yo quiero dejar constancia y que lo socialice al ministro de Desarrollo Agrario y Riego, es de que el ente rector también tiene la facultad de observar y convocar una mesa de trabajo para aquellas regiones que no están salvaguardando y mejorando el presupuesto de sus direcciones regionales agrarias, en este caso en Áncash, de la Gerencia Regional de Agricultura, porque tienen que reprogramar y mejorar el presupuesto ante una necesidad.

Sí hay presupuesto, pero hay una mala producción.

Nosotros, para que tenga conocimiento, Áncash tiene como PIM, como Presupuesto Institucional Modificado, cuatro mil, catorce mil millones de soles. ¡Es altísimo! Y solamente es menos del 1 % designado para agricultura.

Entonces, yo dejo el trabajo a través de usted, ingeniero Magno, para que inmediatamente tome las acciones que corresponden, porque las políticas públicas es un trabajo multisectorial, pero también no podemos abocarnos solamente a que la autonomía, según la Ley Orgánica de Gobiernos Regionales, pueda limitarlos, ¡no!, pueden ustedes hacer una exhortación o brindándoles esas observaciones que sí está contemplada dentro de Midagri.

Entonces, pasamos al siguiente tema: Informe sobre plan de fortalecimiento de las exportaciones en la región Áncash, considerando su proximidad geográfica al Terminal Multipropósito de Chancay, Parque Industrial de Ancón y zonas económicas específicas.

Sobre este tema, conocemos que la demanda del mercado Asia-Pacífico sobrepasa la oferta que presenta nuestro país. Específicamente, en la región Áncash, hemos tenido nosotros una incipiente producción agropecuaria. Sin embargo, también conocemos que existen condiciones geográficas para ampliar la frontera agrícola y con ello incrementar la oferta para la agroexportación, así como también tenemos producción agrícola que requieren orientación técnica para ingresar al mercado agroexportador.

En este sentido, es importante conocer los planes del Ministerio de Producción para fortalecer o incrementar la agroexportación.

Presidente de la Comisión Especial Multipropósito de Chancay, ¿tendría algún aporte al respeto, por favor?

—Hace uso de la palabra el presidente de la Comisión Especial Multipartidaria de impulso y seguimiento del proyecto Terminal Multipropósito de Chancay.

El señor PRESIDENTE.— Sí, me parece relevante, estoy seguro que esta sesión conjunta pone alerta, ¿no?, un conjunto de medidas de proactividad. Y lo menciono porque creo que si se hace una evaluación, por ejemplo, en el tema de eficiencia de los proyectos especiales, sería interesante, ¿no?, por ejemplo cuánto demoró el Proyecto Especial de Olmos Tinajones, ¿no?, el Alto Piura sigue durmiendo en los justos. Pero, ¿qué significó este proyecto tan importante de Olmos? ¿La histórica comunidad Santo Domingo de Olmos recibió lo que inicialmente se le dijo? Hablo de los comuneros, los agrícolas. ¡No!

Claro, para entonces el Estado peruano hizo un convenio con la Corporación Andina y Fomento, la CAF, incluso con el BID. Y se planeó ciudades con antelación, se planeó un conjunto de obras de intervención maestra; o sea, tuvo todo lo que no tuvo Chancay.

Pero ustedes van a Olmos, ¿qué ciudad maestra, qué megaobras, qué proyectos integrales? O sea, yo no sé dónde estriba, a propósito ahora del terminal portuario de Chancay y el Proyecto Especial Chinecas, como lo vienen impulsando, qué meritue, ¿no? Normalmente Midagri excelente rector, en expansión agrícola es Midagri, ¿no? Pero por razones políticas se pasa de titular al gobierno regional, se crea problemas, corrupción abandono, inejecuciones contractuales, vuelve al sector, el Estado sana y luego de superar los problemas de la región, vuelve al titular regional, ¿no?, como es exactamente en la figura del Proyecto Especial Chavimochic, por ejemplo.

Pongo relevancia y materia de qué debemos hacer. Me preocupa, presidenta, porque, bien lo ha dicho el colega Varas, el mercado peruano es un mercado bien pequeño en comparación a —aquí, incluso, en América Latina— Brasil, que es realmente el mercado potencialmente mayor beneficiado en la relación Asia-América, ¿no?, con el pacífico. Se entiende, pues, cómo está mirando China y Brasil, porque nosotros como *Hub* portuario en la zona, en estos

momentos es una visión de largo plazo, ¿no?, pero en el corto plazo podemos ser solamente una playa de estacionamiento, un garaje de libre tránsito y donde la vemos pasar, como decimos en el sentido popular, un peaje donde el modelo es lo que, desde mi punto de partida, está en crisis y no empata a ser un modelo de desarrollo con sostenibilidad para la gente, para los pueblos.

Estoy seguro que en Transportes van a... y en Producción van a tener que complementar, porque lo que vendemos, nosotros saludamos nuestra agroexportación, pero si estamos hablando de los terrenos en capacidad, precisamente de agroexportación es pequeña en relación a otros países que, sin ir muy lejos, han sabido utilizar sus predios de costa, cuenta media, cuenta alta, por tener la bio y megadiversidad que tenemos nosotros, ¿no? Lo digo porque vendemos muy poco, o sea, para nosotros ser competitivos y aprovechar este peaje, esta visión de *hub* portuario, nos falta mucho.

Pero allí, mucha tarea no solamente tiene Agricultura, sino también Producción. Porque como nos ha mostrado en la foto el ingeniero Magno, cosas muy procesadas muy básicas, no tenemos nosotros, yo no veo agroindustria, ¿no?, hay situaciones, pues, de casuística, todavía demuestra que nosotros no hemos tecnificado nuestra agricultura, no está tecnificada.

No quiero decir al país donde fui, está cerca, hasta dos hectáreas están tecnificadas, tiene tierras como tiene solo nuestro Piura, y vende más al mundo que nosotros. Porque, ¡es increíble como cada espacio agrícola, tecnificado, eficiente, productivo!

Yo pensé que mis plantas de naranja Huando –yo soy de la Cooperativa Huando, ex hacienda Cooperativa Huando– yo pensé que mis plantas, cuando las he visto de niño, ¡unas plantas increíbles llenas de naranjas, pero increíbles!, pues yo pensé que eso era lo máximo que podía ver. Y me di cuenta después que no era lo máximo. He visto en un país hermano del sur, que no quiero decir su nombre, increíbles: cinco, seis, diez veces más la productividad. Y son, como ha habido acompañamiento genético, desarrollo del producto, el mejoramiento ¡Y el ente rector es Agricultura!

Entonces, ustedes entenderán.

Por eso digo que entre Agricultura y Producción hay una inmensa brecha todavía.

Yo creo que si le ponemos mayor corazón, mayor sentimiento a las oportunidades y ventajas que tenemos, podríamos, sí, expandir estos beneficios a los sectores donde todavía no llega el beneficio, ¿no? Ese es el desafío ahora, por la reflexión conjunta que uno se obliga psicológicamente a plantearse el tema: Chincas a lado de Chancay, pero evidentemente pensando hacia el norte en estos proyectos, y hacia el sur con otros dolores de cabeza como Majes Siguan que ya ustedes también conocen, ¿no?

Entonces, ponía ese comentario, presidenta, a fin de escuchar las otras exposiciones.

Yo voy a ir a un cierre importante de esta sesión conjunta.

—Fin de la intervención del presidente de la Comisión Especial Multipartidaria de impulso y seguimiento del proyecto Terminal Multipropósito de Chancay.

La señora PRESIDENTA.— Gracias, presidente.

Tenemos la participación de los siguientes funcionarios del Ministerio de Producción: al director de Políticas del Ministerio de la Producción —valga la redundancia— Elpidio David Medianero Burga, a Juan Carlos Benner Caucho, profesional de la Dirección de Políticas, a César Gustavo Falcón, especialista del Programa Nacional de Diversificación Productiva, a Luis Alberto Lara García, especialista del Programa Nacional de Diversificación de Productividad; a quienes vamos a darle el uso de la palabra.

Señor, el Elpidio David Medianero, para que nos informe sobre la agenda.

EL DIRECTOR DE POLÍTICAS DEL MINISTERIO DE LA PRODUCCIÓN, señor Elpidio David Medianero Burga.— Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA.— Tiene el uso de la palabra.

EL DIRECTOR DE POLÍTICAS DEL MINISTERIO DE LA PRODUCCIÓN, señor Elpidio David Medianero Burga.— Muchas gracias, muy buenos días, muy buenas tardes, señores congresistas.

Efectivamente, nosotros compartimos la preocupación que tienen ustedes. Y de hecho hemos ido, digamos, más allá del reconocimiento de los beneficios que significa la inauguración pronta del puerto de Chancay, hemos ido directamente a sentar lo que podría llamarse en los medios para que esto pueda ser aprovechado adecuadamente.

Hemos centrado nuestro interés en tres aspectos:

En primer lugar, fortalecer a las posibles empresas proveedoras del puerto de Chancay, incluyendo también a las empresas proveedoras de la industria naval. Como ustedes saben, la actividad portuaria va acompañada, por lo general, de una dinamización de la actividad naval, de la dinámica de los barcos que normalmente usan los puertos, ¿no? Eso en primer lugar.

En segundo lugar, hemos puesto el énfasis en fortalecer la infraestructura que podría soportar a las industrias. Como ustedes saben, las industrias, a diferencia de las viviendas o del comercio, tiene que tener una habilitación especial. Las industrias no pueden estar, digamos, mezcladas con las viviendas, las industrias no pueden estar metidas dentro de una chacra, las industrias tienen que tener una habilitación especial. Y por ese motivo hemos puesto fuerza en promover, estamos haciéndolo ya con el Ministerio de Vivienda, áreas de

zona industrial, hemos totalizado 11 en el ámbito de Chancay, para que ahí se puedan establecer parques industriales.

Y en tercer lugar, estamos también centrados en ver cuáles son los aspectos que podrían permitir precisamente un despegue de las empresas pequeñas. Todos sabemos que cuando se desarrolla, digamos, un puerto de las características de Chancay, seguramente muchas empresas grandes se van a instalar allí, tanto empresas nacionales como extranjeras. Sin embargo, es nuestro interés, es interés del Estado en general, es interés, creo, del país, ¿no?, el que no solamente hayan empresas grandes, sobre todo extranjeras, porque son las que tienen mayor capital, sino también que hayan empresas pequeñas y medianas que puedan aprovechar ese despegue y esa demanda que se va a desatar alrededor del puerto de Chancay.

En ese sentido, estamos viendo un conjunto de normas que permitan simplificar el acceso a la formalidad de las pequeñas empresas.

Esos son los tres aspectos que hemos tomado en cuenta.

En lo que respecta a lo primero, que es el fortalecimiento de las empresas proveedoras potenciales del puerto de Chancay y de la industria naval, ya está en marcha la convocatoria a nuevos concursos de ProInnovate, que van a permitir la certificación de las empresas que puedan actuar como proveedoras del puerto de Chancay y de la industria naval.

Como todos sabemos, como también lo explicado muy correctamente el congresista Roberto Sánchez y el congresista Elías Varas, si es que no se promueve mayor valor agregado, el aprovechamiento que podemos hacer del comercio es muy pobre, es muy débil, ¿no? Solamente si tenemos productos con mayor valor agregado, podemos hacer que los beneficios del comercio queden en el país en mayor medida; de lo contrario, digamos, lo que podemos ganar del comercio es muy poco, ¿no?

La exportación de materia prima, como ustedes bien lo han señalado, si bien es cierto que genera un crecimiento económico, sin embargo genera poco valor agregado, lo cual significa –en buena cuenta– poco dinero que el bolsillo de nuestra población, ¿de acuerdo?

Por ese motivo hemos identificado aproximadamente 500 empresas que van a actuar como proveedoras de la industria naval. Y ya está en marcha la convocatoria a un concurso de ProInnovate, que nos va a permitir apoyarlas en la certificación en tres normas: en la norma de calidad (la ISO 9000), en la norma de seguridad y en la norma (7) ambiental. Es lo que se conoce como la trinorma.

Eso nos va a permitir lograr que, en el convenio que se tiene entre el SIMA y Hyundai, las empresas peruanas puedan coger parte de la demanda.

Hyundai lo que ha dicho es algo muy sencillo:

"Si no hay empresas peruanas que puedan calificar bajo los estándares que tenemos para proveedores, simplemente traemos un proveedor de Corea o traemos un proveedor de cualquier otra parte del mundo.

Si hay empresas peruanas que satisfacen los estándares de calidad, de seguridad y de normas ambientales que exigimos, entonces contratamos empresas peruanas".

Entonces, esa es la primera carrera que tenemos. Y esperamos, en las próximas semanas, ya hacer la convocatoria pública de manera que podamos empezar el proceso de certificación en estas tres normas a un conjunto de 450 o 500 empresas, entre pequeñas y medianas.

Esa es la primera preocupación.

La segunda preocupación que tenemos son las zonas industriales. Ahí creo que podemos ver un cuadro.

Hemos identificado 11 zonas que va a tener el ámbito de Chancay, dedicadas la industria.

Acá están las 11 zonas.

Inicialmente, cuando hemos empezado este trabajo conjuntamente con el Ministerio de Vivienda, solamente había mil 90 hectáreas que iban a ser para zonas industriales.

Luego de revisar bien todo el territorio, tanto de Huaral, de Chancay como de Aucayama, hemos encontrado que podemos tener 11 zonas, que harían un total de 7 mil 433 hectáreas dedicadas a zonas industriales, posiblemente parques industriales.

Hay que tener en cuenta que ya Chancay parte ya 850 hectáreas. Hay que tener en cuenta que Buenaventura tiene 40 hectáreas. Hay que tener en cuenta que San Marcos tiene unas 35 hectáreas que dedicaría a un parque científico tecnológico. Pero, aun así, eso es muy poco.

Los cálculos que tenemos es que en el ámbito de Chancay se requeriría aproximadamente 50 mil hectáreas, para poder acoger a la industria necesaria para aprovechar realmente el potencial que genera ese *hub* logístico.

Ahora bien, hay que tener en cuenta, además, que en realidad esta oportunidad histórica que se le ha abierto al Perú con la construcción del Puerto de Chancay, en realidad lo que hace es fortalecer una condición natural geográfica que ya tenía el país.

En realidad, tenemos no solamente Chancay, sino Callo. Y entre Chancay y Callao, como todos sabemos, está el PIA, el Parque Industrial Ancón, que debe ser entregado –esperemos– en el mes de diciembre de este año.

La única manera de que podamos aprovechar este potencial que brinda el ser un nodo comercial del mundo, como lo han explicado

ilustradamente todos ustedes, es teniendo industrias. Pero para tener industrias se debe tener suelo industrial.

No es posible tener industrias en la nube. No es posible tener industrias mezcladas con las viviendas. No es posible tener industrias que invadan un campo de cultivo, no. Las industrias necesitan una habilitación especial.

Y por ese motivo, hemos considerado, señores congresistas, tres reformas de carácter legal en lo que se refiere a la facilitación de la construcción de infraestructura industrial.

Estamos considerando, en primer lugar, la simplificación del trámite de habilitación industrial.

Actualmente, el trámite de habilitación industrial tiene que ser hecho a través de las municipalidades. Y la experiencia que tenemos en los seis parques en acá en el sur de Lima —tenemos tres en Chilca, tenemos tres en Lurín y tenemos uno en Huachipa, siete en total— es que los procesos para entregar las licencias de habilitación industrial pueden durar tranquilamente varios años.

Ese es el primer ataque que vamos a hacer a las normas que están impidiendo que haya industrias en el Perú.

Por eso, les decía a los otros: "Ya sabemos cuáles son los beneficios de Chancay. Lo que queremos es ir a los medios para que haya industria.

Ya sabemos cuáles son los beneficios de la industria y la necesidad que tiene un país de desarrollar su industria, pero queremos ir a los medios, a las cosas concretas que permitan tener industria.

En segundo lugar, vamos a simplificar, de común acuerdo con Vivienda —este es un trabajo conjunto con Vivienda—, la licencia de edificación industrial.

Lo que ocurre, señores congresistas, es que una vez que un gestor habilita un parque industrial, como un condominio, cada lote tiene que ser construido por la respectiva empresa que compra el lote.

La experiencia que tenemos es de que cientos de empresas que han comprado lotes en el Sector 62, en la Chutana, en Indupark, en Lúcomo, en Bryson Hills, simplemente lo han comprado y se han ido afuera, porque el proceso para obtener la licencia de construcción demora demasiado. Demora no menos de seis meses, pero en promedio demora más de un año.

Entonces, eso es algo que también lo vamos a simplificar.

Y en tercer lugar, vamos a simplificar también el proceso de autorización de la licencia de funcionamiento.

La licencia de funcionamiento es también un dolor de cabeza para muchos industriales, sobre todo para los pequeños y los medianos.

Ahí vamos a tener que atacar no solamente el proceso propiamente dicho de licencia de funcionamiento, sino también de la inspección técnica de seguridad, que demora mucho, que tiene que renovarse permanentemente y que hace también no haya incentivos para el establecimiento de industrias.

He escuchado muy atentamente la exposición de usted, señor congresista, de la congresista Kelly Portalatino, del congresista Varas, y me doy cuenta que, en efecto, estamos en el mismo camino, queremos tener industria.

He escuchado también mencionar el caso de China, el caso de Singapur o el de otros países.

En China, les cuento que el Estado les regala el terreno a las industrias. Así empezó China, cuando hizo su experimento después del año 89.

Les regalaron el terreno. Les construían el edificio. Les daban las licencias gratis automáticamente, incluso permitía el acceso a la seguridad de salud a los trabajadores por un tiempo prolongado hasta que la empresa tuviera utilidades.

Eso tendremos que hacer en el Perú también o algo similar. Por lo menos no hacerle la vida imposible cuando buscan la licencia de funcionamiento o la licencia de construcción o la licencia de habilitación industrial.

Este trabajo que estamos elaborando con el sector Vivienda, nos va a permitir modificar, en primer lugar, el Reglamento Nacional de Edificaciones en los capítulos que corresponden a la Norma 030 y la 060. Nos va a permitir modificar la Ley de Regularización de Habilitaciones Urbanas.

La 29990, si no me equivoco, 29090, no recuerdo bien, nos va a permitir modificar. Y tendremos también que modificar en lo que corresponde la Ley Marco de Licencia de Funcionamiento.

No hay forma de tener industria si no les damos facilidades a quienes emprenden una actividad industrial. No hay forma de tener industria.

Solamente para que ustedes tengan una idea de las dificultades que existen.

En Chilca hay un parque industrial llamado Sector 62, que es un condominio industrial de primera categoría. Aunque no lo crean, es prácticamente informal. ¿Por qué? Porque el reglamento no preveía la existencia de parques industriales bajo condominio cerrado.

Por lo tanto, las áreas comunes que tiene el parque, teóricamente son vías públicas, lo cual es un contrasentido, porque eso es industria. La industria requiere una habilitación especial.

No puede entrar la gente, porque entran carros de alto tonelaje, porque existen actividades que pueden ser peligrosas. Por lo tanto, no puede ser vía pública.

Esa es una parte del enfoque que tenemos para poder tener industria, y otra parte del enfoque tiene que ver con las mejoras en el marco normativo para la parte laboral.

Quisiera pedirle a Juan Carlos, abogado nuestro, que explicara esa parte, si nos permiten, señores congresistas.

La señora PRESIDENTA.— Autorizado.

El señor .— Muy buenas tardes, congresista Kelly Portalatino, congresista Roberto Sánchez, congresista Elías Varas, y los congresistas que están asistiendo en la plataforma, funcionarios del Ministerio de Agricultura, de Transportes y Comunicaciones, y los demás presentes.

El Ministerio de la Producción, desde el año 2008 y, efectivamente, desde el 2009, tiene la rectoría en lo que es micro y pequeña empresa.

Sin embargo, nosotros en todo este proceso hemos estado identificando algunas dificultades que hay en cuanto a la formalización y acceso a algunos beneficios de la Ley Mype y, en ese tránsito, también beneficios para los trabajadores y los conductores.

Uno de ellos ha sido, por ejemplo, ha sido el que nosotros hemos solucionado el día jueves 5 de este mes de setiembre, con la publicación del Decreto Legislativo 1643.

¿Qué había ahí? El año 2013, el 2 de julio del 2013, se publicó la Ley 30056, que estableció que el parámetro para medir las micro y pequeñas empresas era el nivel de ventas.

En la misma norma, en una disposición complementaria transitoria, se hacía una excepción a esa norma general. Se establecía que, para las empresas constituidas hasta el 2 de julio para atrás, seguían midiendo con ventas y trabajadores. Y a partir del 3 de julio, con ventas, tal como la norma en su parte principal lo establecía.

¿Esto qué ha generado? Ha generado un doble estándar para las empresas, que ante una misma decisión o estrategia comercial tenían consecuencias diferentes.

Me explico.

En el caso de los trabajadores, por ejemplo, en la planilla, la planilla electrónica no distingue si el contrato es a jornada completa o a tiempo parcial. Es un trabajador, punto.

Entonces, si una empresa tenía ocho trabajadores y contrataba cuatro trabajadores a tiempo parcial, que es lo posible, incluso pueden ser más, seis trabajadores puedes contratar de dos horas, de dos horas, el tiempo parcial es menos de cuatro, entonces en promedio esa empresa iba a superar el número de 10.

Y la empresa como estaba constituida antes del 2 de julio, era excluida del beneficio de micro y pasaba a ser pequeña con un costo adicional.

En cambio, la empresa que está constituida después del 3 de julio, como solamente se le medía por ventas, no tiene ese problema.

Misma estrategia dos empresas. Pero por la fecha de constitución, se les aplicaban medidas diferentes. Esto estaba a nivel normativo de ley.

Por eso, se tuvo que expedir este decreto legislativo para eliminar este doble estándar, porque obviamente el hecho de que se cambie un régimen a otro implica cambios en los beneficios que estas empresas estaban recibiendo por el tema de la ley en tema de multas, en tema de acceso a derecho de tipo laboral, acceso al mercado. En fin, eso elevaba sus costos.

Empresas con el mismo nivel de ventas, categorizadas inicialmente como micro empresas, simplemente por ese doble estándar que se generó elevaban los costos. Y esto los anima a la informalidad laboral.

Por ejemplo, soy una empresa que está llegando al límite de 10, mi necesidad continúa para contratar trabajadores. Pero como voy a ser excluido del Registro Nacional de la Micro y Pequeña Empresa, simplemente la medida que va a tomar el empresario es contratar de manera informal.

En cambio, la otra empresa que se mide por ventas no tiene ese problema.

Entonces, eso ya ha sido eliminado.

Otro tema que hemos identificado a nivel de las empresas manufactureras, y es que los 2 millones 300 mil empresas que hay formales, Mype, un millón y medio son constituidas como personas naturales con negocio. Solamente van, tienen su RUC, es un millón y medio.

Y de este millón y medio, lamentablemente, está excluido del acceso a la seguridad social en EsSalud. No pueden acceder a EsSalud, acceden al SIS.

El año 2008, cuando se dio el Decreto Legislativo 1086, se direccionó que los conductores, que son las personas naturales que dirigen un negocio como personas naturales, y sus trabajadores van al SIS.

Antes de eso, entre el 2003 y el 2008 con la Ley 28015, la Ley Mype original, se les reconoció que esos trabajadores y sus conductores iban a EsSalud.

Ese beneficio que se ganó en esa fecha, lo perdieron a partir del 2008. Y hasta ahora sigue vigente.

¿Qué consecuencias tiene esto? Que el SIS no tiene ninguna prestación económica. Es decir, si un trabajador se enferma, subsidio por enfermedad no tiene. Si se accidenta, subsidio por accidente de trabajo no tiene. (8)

En el caso de las mujeres, lactancia ni pre ni posnatal. Y si hay un accidente de trabajo, no hay subsidios. Las prótesis que se puedan adquirir por el tema del seguro complementario de trabajo de riesgo no pueden acceder.

Entonces, ese problema se incrementa si hablamos de las empresas manufactureras.

Las empresas manufactureras son...

La señora PRESIDENTA.— Dos minutos para que culmine, por favor.

El señor VERNER.— Las empresas manufactureras identificadas como personas naturales, son 116 mil a nivel nacional.

Entonces, esas empresas son las que ponen en riesgo al personal. Y en el tema de capacitación, todos los beneficios que tienen las Mype para los trabajadores, se ven perjudicadas por esta disposición.

Estamos trabajando un proyecto complementario a este decreto legislativo que ha salido, para corregir esta distorsión, este impedimento y esta limitación a los derechos que vienen ocurriendo tanto para las empresas como para los conductores y sus trabajadores.

Esto definitivamente apunta a que a este nivel de las empresas, el personal que inicialmente es el que llega de poca calificación y se van adquiriendo algunas competencias dentro de las empresas, no migren a otras empresas, y esta empresa pequeña pierda su potencial de trabajadores capacitados que en ese proceso que han tenido han ido adquiriendo algunas competencias, que lamentablemente, por estas limitaciones que tienen, migran a otras empresas y los obligan a empezar de nuevo.

Entonces, nunca van a llegar a una posibilidad de crecimiento porque tienen este tipo de limitaciones.

La señora PRESIDENTA.— Desde la Presidencia de la Comisión del Proyecto Chinecas, quiero darles el alcance donde tenemos la Ley 31047, Ley que declara de interés nacional y de necesidad pública la creación de la Zona Franca de Chimbote.

El objeto principal de esta ley, que por cierto no solamente hay que declararla como declarativa, sino como marco legal para que lo haga propio el gobierno regional a través de las autoridades, es la realización de las actividades industriales, agroindustriales de ensamblaje, de maquinaria y de diferentes servicios, con la finalidad de contribuir al desarrollo socioeconómico sostenible del departamento de Ancash.

En esa línea, como hemos escuchado lo que están hablando ustedes sobre el tema de buscar la habilitación especial para el

cumplimiento de las zonas industriales, también solicitamos, a través suyo, y va a quedar en constancia dentro del Proyecto Chincas como probablemente también de Chancay, es que se considere también la mesa de trabajo con los gobiernos regionales, para que como ente rector, ya que vemos que hay un gran presupuesto de PIM de más de 4 mil millones de soles para el gobierno regional, tienen el presupuesto suficiente para la implementación y que lo hagan suyo el marco legal, y ustedes darle toda la asistencia técnica para que se pueda ejecutar correctamente y puedan cristalizar la gran necesidad, teniendo en consideración que Chincas requiere el soporte por parte de los pliegos que hoy están presentes.

Saludo sobre el tema, que a la brevedad posible se pueda ingresar el proyecto de ley de la modificación de la ley marco de funcionamiento, que es importantísimo que el Congreso ya lo tenga para que se le dé la prioridad necesaria.

Señores, hay que poner fechas, por favor, para que esto se pueda ejecutar correctamente, y estamos contra los tiempos.

No sé quiera aportar el colega congresista Roberto.

El señor SÁNCHEZ PALOMINO (JPP-VP).— Voy a dejar algunos comentarios que, entiendo por el tiempo, presidenta y participantes de Producción, de Transportes, y Agricultura, solamente como inquietud, estoy seguro que vamos a desarrollar otras acciones en el trayecto, no hay inconveniente.

Porque sí es relevante. Por ejemplo, tenemos conocimiento que hay una apuesta por desarrollar la industria naval. Por lo menos se expuso, y acompañé el día que se suscribió ese convenio entre el Perú y Estados Unidos, básicamente para el repotenciamiento de SIMA, porque disponer de un dique seco, que pueda brindar servicios técnicos a buques Panamax o Post Panamax es relevante.

Entiendo que es algo que también ha iniciado y que va a ser relevante.

Y está bien que se note las prioridades Estado y gobierno en estos sectores.

Es por eso que, respecto a los productores en las zonas de influencia, hablo no solamente de Chancay, Aucayama, sino de toda la provincia, el valle de Huaura, el valle de Fortaleza en Barranca. Incluso, si miramos los valles, las cuencas, tenemos que mirar la cuenca de Chillón.

O sea, hoy están habiendo unos modelamientos territoriales, pero pensando solo en longitudinal y no en una intervención en cuencas.

Estoy seguro que vamos a encontrarnos en otro momento, porque la potencialidad de valor agregado en la industria agrícola, en el sector agrícola, es inmenso.

A veces, me diera la impresión, colega Varas, presidenta, que avanzamos y avanzamos, y como el Estado tiene esa visión de rol subsidiario, genera condiciones para privados y no llega el beneficio para los ciudadanos.

Por ejemplo, en la zona hay ahora un importante centro de procesamiento internacional de pulpas, frutas.

No voy a decir el nombre de qué empresa es, porque no voy a hacer publicidad.

Pero es evidente que ha intervenido... ustedes deben saber, ni siquiera en una zona industrial, y llegó a la zona no por un proyecto de zona industrial, sino tomando a la buena y a la mala hectárea por hectárea. Y por primacía de la realidad, ya tiene allí el fundo. En Perú ocurre eso.

Eso es un atropello.

Nosotros, como la izquierda peruana, miramos el desarrollo, pero no en esos parámetros pues. Porque ahí sí no existe ley, ahí se cambia todo. Y una visión sana tiene que ver con todos nuestros estamentos del país.

Entonces, eso lo pongo en relevancia, saber que hay la disposición de la histórica comunidad campesina Lomera de Huaral, que tiene, ustedes saben, más de 40 mil hectáreas eriazas de las 46 mil que tiene, y que evidentemente no vamos a esperar que las expropien.

Por qué pensamos comprar al justiprecio luego de la declaratoria de interés nacional. Por qué no los convertimos en socios, su principal activo.

Esos comentarios expreso. Y estoy seguro que vamos a encontrarnos, pero generemos los espacios para articularnos y encontrarnos con los productores, con la gente que aguarda una oportunidad decente, justa y transparente para seguir desarrollando nuestro país.

Presidenta, esos son todos mis comentarios. Y saludo esta sesión conjunta.

La señora PRESIDENTA.— Gracias.

Último tema.

El informe del Plan de Proyecto de Articulación e Interconexión Vial Ferroviaria y el Proyecto Especial Chinecas y Terminal Multipropósito de Chancay.

Hay que considerar la proximidad de Chinecas y Chancay los convierten en espacios estratégicos para Ancash, que cuenta con más de más de un millón de habitantes quienes demandan productos de importación de la industria asiática.

Además, presenta una oferta prometedora de la agroexportación a través de Chinecas.

El Terminal Multipropósito de Chancay se ubica a 355 kilómetros desde la ciudad de Chimbote, la ciudad más poblada de la región Ancash.

En ese sentido, necesitamos conocer, por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, qué proyectos de articulación vial va a ejecutar para interconectar los 355 kilómetros de distancia y, con ello, hacer factible el transporte de productos de importación y exportación de gran escala a través de Chancay.

También tenemos una zona andina en nuestra región Ancash que requiere ser que la comunicación sea fortalecida para la productividad correspondiente para el mercado internacional.

Le damos el uso de la palabra, con las disculpas del caso, al señor Manuel Figueroa Vega, asesor del Viceministerio de Transportes.

Le pedimos sea breve y conciso porque estamos con los tiempos.

Gracias.

El señor FIGUEROA VEGA.— Ante todo, muy buenas tardes a los miembros de la Mesa y presidenta de la Comisión.

Trasladarles el saludo del ministro de Transportes y Comunicaciones.

Hacer breve esta exposición sobre los proyectos que venimos desarrollando desde el Ministerio en la zona de Chancay y también en la zona de influencia.

Nosotros como MTC, en nuestro marco de competencia de seguridad vial, venimos desarrollando distintos proyectos a nivel de red concesionada como no concesionado, en el marco de la infraestructura vial y ferroviaria, a nivel de ejecución de proyectos y también a nivel de estudios.

Adicionalmente a eso, también estamos desarrollando —como bien sabe el congresista— reuniones de articulación con la población.

No solamente como Ejecutivo y como sector nos encargamos del tema del desarrollo del proyecto, sino también de la convergencia que tiene que ver con la población que, como cualquier proyecto de inversión, igual viene siendo afectada y el malestar que se pueda generar.

En la actualidad, en lo que corresponde a la Red Vial 5, estamos desarrollando dos proyectos de paso de desnivel en el kilómetro 79.

Como podrán ver en el día a día, cuando se están ejecutando y se está trabajando con el concesionario, con Norvial, son proyectos de inversión en el kilómetro 79 más 940 de 19.3 millones, y en la 79 más 470 de 2.6 millones.

Son proyectos que están en cumplimiento con el cronograma establecido para, cuando llegue el tema de la inauguración, no

exista ningún tema de tráfico o malestar tanto peatonal como tampoco vehicular.

De ahí tenemos dos proyectos adicionales que se están trabajando. Uno a nivel de estudio, ya casi de perfil, que es el de Evitamiento Chancay-Chancayllo, que es un proyecto que se está trabajando con el concesionario, y está casi a nivel de aprobación de perfil, con un costo de inversión de casi 120 millones.

Es una longitud aproximada de 15 kilómetros de la autopista. Se están proyectando tres intercambios viales. Nueve pasos a desnivel. Y con vías de paso de control de accesos.

Asimismo, se está evaluando el par vial Serpentin Pasamayo-Variante Pasamayo, que tiene como objetivo proyectar un tercer carril en la calzada de sur norte de la vía Variante Pasamayo. Su costo de inversión es 175 millones.

Y el concesionario viene realizando el estudio de perfil previsto para su aprobación para el último trimestre de este presente año.

Asimismo, como lo mencioné antes, no solamente es Chancay, sino una interconexión.

Entonces, también estamos trabajando en lo que corresponde al Óvalo Chancay con la Variante Pasamayo - Huaral - Acos con la Concesión Chancay - Acos una intervención el tramo vial Huaral - Acos.

Estas intervenciones, como menciono, son también en conjunto con la coordinación que se viene teniendo con las distintas autoridades.

Por ejemplo, en coordinación y en base a la Comisión Multisectorial encabezada por el Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social, se vienen desarrollando en paralelo... justamente el día de hoy hay talleres presenciales con las autoridades.

El día de hoy tenemos reuniones con Huaura y Barranca. La idea es que el equipo técnico -motivo por el cual tampoco pueden acompañarnos el día de hoy, pero están en la zona de influencia- viene haciendo un tema de asistencia.

No solamente son los proyectos que están ahorita en camino, sino son los proyectos que se están viendo a futuro, con la participación de los alcaldes, regidores y sus equipos técnicos.

En el caso del ferrocarril, que era una de las consultas que nos hacían, tenemos nosotros el proyecto de ferrocarril Lima - Barranca.

En la actualidad, este es un proyecto con una extensión de 448 kilómetros aproximadamente, con una inversión de 18 mil millones.

En el estado actual, estamos en la elaboración del perfil. Es un perfil que tiene aproximadamente seis informes. Ya se aprobó el primero, que es el plan de trabajo. Y ahorita está en evaluación el segundo informe, que está programado para fines de octubre.

Lo que tenemos en este caso es que, de las distintas encuestas que se han venido realizando, que el consultor realiza, ya se están identificando algunos trazos.

Tenemos más de ocho opciones. Pero, claro, obviamente con la cercanía de los informes, de la información que se va recabando, estos van a señalar cuáles son los tres principales trazos que se podrían tener. El próximo año estaríamos con la definición de las rutas.

No solo es el trazo principal, sino también las variantes que puede haber.

Como sector, no queremos alardear, porque nos ha pasado con el Frente de Defensa de La Libertad y Defensa de Chancay, que quizá por información inexacta que les llega la población se ve confundida.

Nosotros como sector somos responsables de que toda la información sea la más concreta y aterrizada.

En lo que corresponde a este proyecto, todavía estamos a nivel de evaluación del perfil y de la evaluación de los trazos.

Finalmente, dentro de lo que corresponde a Provias Nacional y la Red Vial Nacional No Concesionada tenemos tres etapas.

En tema de inversión de carreteras: Oyón - Ambo, Acos - Huayllay, Sayán - Puente Tingo, Sanca - Choquicara, Puente Carrizales - Huaraz.

En el tema de mantenimiento de carreteras: Casma - Huaraz, Santa - Choquicara, Puente Huarachí - Tauca, y Santa - Puente Huayro - Chirí, que son mantenimiento de carreteras.

Y tenemos dos puentes, en estudios de inversión, que son cinco puentes en Lima y una reparación del puente modular en Chinecas, que están en ejecución todavía algunos de ellos.

Como son temas más técnicos, era lo que brevemente les queríamos comentar desde el Ministerio de Transportes.

En conjunto con los otros sectores venimos trabajando, justo lo que mencionaba el Ministerio de la Producción. Se trabaja con Vivienda.

La idea es que como Estado estemos trabajando articuladamente no solamente en el marco de nuestra competencia, sino, como mencionaba en su momento el congresista Sánchez, en un plan integrado para proyectos a futuro y que obviamente conecten no solamente las zonas que hoy día tenemos como un bum, sino que ampliar tanto para el norte como para el sur y centro del país.

Eso es en lo que me toca.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, señor Manuel Figueroa.

Estas dos comisiones han logrado articular dos proyectos importantes.

Se ha logrado conocer y dar impulso a los planes que van a permitir potenciar el plan agroexportador y mejorar las vías de articulación vial.

En ese sentido, agradecemos la participación de todos los colegas congresistas presentes, como el congresista Elías Varas, y los que están en la plataforma Microsoft Teams.

La señora CHACÓN TRUJILLO (FP).— Presidenta, la congresista Chacón.

Solamente un minuto, para hacer una consulta.

La señora PRESIDENTA.— Congresista Chacón, tiene el uso de la palabra.

La señora CHACÓN TRUJILLO (FP).— Gracias, presidenta.

Quería hacer una consulta al expositor, al funcionario del MTC. Si tienen alguna respuesta referente al peaje que se está ubicando en esta vía.

Si bien es cierto se están promoviendo proyectos para dar una mejor articulación para el sector agrario, entendemos que hay una vía concesionada que se está trabajando en la zona de Chimbote y justo por esa vía van a salir productos agroexportadores de Chinecas.

En este caso, se está viendo la manera cómo se va a afrontar con el tema social, porque se está poniendo un peaje a 25 kilómetros, el peaje que está a la altura de Chinecas con el peaje de Casma.

Entonces, sabiendo que por ahí van a sacar los productos agrarios para exportación, para ir a Chancay, ya que este megapuerto entraría en funcionamiento y los productos de exportación que salgan de la zona de Guadalupito, que salgan de la zona de Santa me imagino que por ahí van a pasar, y vemos que hay un peaje a 25 kilómetros del que ahorita construyendo al peaje de Casma. Prácticamente esto también elevaría los costos.

¿Tienen alguna forma de cómo se va a enfrentar este tema?

Gracias, presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Gracias, colega congresista.

Ya ingresa la Comisión de Educación.

Vamos a solicitar al asesor del Ministerio de Transportes que se nos brinde la información vía escrita a la Presidencia de la Comisión Especial, bajo su pregunta.

Agradecemos la participación de todos ustedes, colegas congresistas.

Pido autorización para dispensar el acta de la presente sesión, con la finalidad de ejecutar los acuerdos tomados.

Se levanta la sesión siendo las 2 y 2 minutos.

Brindamos también el agradecimiento a todos, y al presidente de la Comisión Multipartidaria del Proyecto Chancay.

Se levanta la sesión.

Gracias a todos ustedes.

-A las 14:02 h, se levanta la sesión.