

Área de Transcripciones

**CONGRESO DE LA REPÚBLICA
SEGUNDA LEGISLATURA ORDINARIA DE 2023**

**COMISIÓN DE FISCALIZACIÓN Y CONTRALORÍA
13.ª SESIÓN EXTRAORDINARIA
(Matinal)
(DOCUMENTO DE TRABAJO)**

**VIERNES, 5 DE ABRIL DE 2024
PRESIDENCIA DEL SEÑOR SEGUNDO TORIBIO MONTALVO CUBAS**

-A las 11:20 h, se inicia la sesión.

El señor PRESIDENTE.— Tengan ustedes una buena mañana.

Siendo las once horas con veinte minutos de hoy viernes 5 de abril del 2024, y conforme a la convocatoria para la Décima Tercera Sesión Extraordinaria semipresencial, se va a pasar lista para comprobar el *quorum* correspondiente.

Señor secretario técnico Iván León, sírvase pasar lista.

EL SECRETARIO TÉCNICO.— Gracias, presidente.

Congresista Salhuana Cavides (); congresista Valer Pinto (); congresista Burgos Oliveros (); congresista Cutipa Ccama (); congresista Chirinos Venegas ().

El congresista Eduardo Salhuana ha expresado su asistencia vía Microsoft Teams.

Congresista Dávila Atanacio (); congresista Espinoza Vargas ().

El congresista Espinoza Vargas y el congresista Dávila Atanacio han registrado su asistencia vía Microsoft Teams.

Congresista Herrera Medina.

La congresista Herrera Medina expresó su asistencia vía Microsoft Teams.

Congresista Jiménez Heredia.

El congresista Jiménez Heredia expresó su asistencia vía Microsoft Teams.

Congresista Olivos Martínez.

De igual forma, la congresista Olivos Martínez señaló su asistencia vía Microsoft Teams.

Congresista Reymundo Mercado (); congresista Rospigliosi Capurro (); congresista Ruiz Rodríguez.

El congresista Ruíz Rodríguez ha registrado su asistencia vía Microsoft Teams.

Congresista Taipe Coronado.

La señora TAIPE CORONADO (PL).— Taipe Coronado, presente.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Gracias, congresista.

Congresista Varas Meléndez.

El señor VARAS MELÉNDEZ (PB).— Presente.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Gracias, congresista.

Congresista Ventura Ángel.

El congresista VENTURA ÁNGEL (FP).— Ventura, presente.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Gracias, congresista.

Congresista Zeballos Madariaga.

El señor ZEBALLOS MADARIAGA (PP).— Zeballos, presente.

Buenos días.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Gracias, congresista.

La presidencia.

El señor VALER PINTO (SP).— Señor presidente, señor presidente, si me permite.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Congresista Valer Pino.

El señor VALER PINTO (SP).— Para que me tome mi asistencia, por favor.

El señor PRESIDENTE.— Está considerada su asistencia, congresista.

El señor VALER PINTO (SP).— Muchas gracias, presidente.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Insistimos.

Congresista Burgos Oliveros (); congresista Cutipa Ccama, congresista Chirinos Venegas (); congresista Reymundo Mercado (); congresista Rospigliosi Capurro.

Bien, pasamos lista a los miembros accesitarios.

Presente.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Rospigliosi..

El señor ROSPIGLIOSI CAPURRO (FP).— Presente, Rospigliosi.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Rospigliosi Capurro, perfecto.

Pasamos lista a miembros accesitarios.

Congresista Alegría García (); congresista Aragón Carreño (); congresista Azurín Loayza (); congresista Barbarán Reyes (); congresista Bazán Calderón (); congresista Castillo Rivas (); congresista Cordero Jon Tay (); congresista Chacón Trujillo (); congresista Flores Ruíz (); congresista Gutiérrez Ticona (); congresista Juárez Gallegos (); congresista López Morales (); congresista Luque Ibarra (); congresista Marticorena Mendoza

(); congresista Palacios Huamán (); **(2)** congresista Reyes Cam
(); congresista Revilla Villanueva ().

Han señalado su asistencia...

¡Ah!, disculpe. Congresista Sánchez Palomino.

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

El SECRETARIO TÉCNICO.— Bien.

Congresista Torres Salinas ().

Han registrado su asistencia 15 señores congresistas. Existe el *quorum* de reglamento.

Adelante, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Señores congresistas, con el *quorum* reglamentario y siendo las once horas con veintiséis minutos de hoy viernes 5 de abril del 2024, damos inicio a la Décima Tercera Sesión Extraordinaria semipresencial de la comisión de Fiscalización y Contraloría en el hemiciclo del Palacio Legislativo.

Estimados señores congresistas, les agradecemos que enciendan sus cámaras y mantenga apagados sus micrófonos para una mejor conducción de la presente sesión y evitar cruce de sonidos que dificulten la grabación de la misma. Así como también, cuando soliciten el uso de la palabra, utilicen la plataforma Microsoft Teams para el orden correspondiente.

En vista de tratarse de una sesión extraordinaria, pasamos a la estación Orden del Día.

ORDEN DEL DÍA

El señor PRESIDENTE.— Como primer punto, se ha invitado Gustavo Lino Adrianzén Olaya, presidente del Consejo de Ministros, para que informe sobre los siguientes temas:

Informe sobre la problemática en la ejecución del Megapuerto de Chancay.

2. Informe respecto a la implementación del proyecto "Nuevo Terminal Portuario de San Juan de Marcona", en la región Ica, así como su problemática.

3. Estado situacional del Proyecto Megapuerto de Corío, situado en la provincia de Islay, departamento de Arequipa.

4. Informe sobre las acciones orientadas para implementar la 31706, Ley que declara de necesidad pública la construcción y mejoramiento de diversos aeropuertos en el país, dentro del cual se encuentra incluido el Aeropuerto El Valor, ubicado en la provincia de Utcubamba, distrito El Milagro, región Amazonas, de conformidad con los artículos 51, 109, 103 y 118 de la Constitución Política del Estado y los artículos 23 y 25 de la Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.

Al respecto, colegas congresistas, se ha recibido el oficio número 00429-2024-PCM, de fecha 4 de abril de 2024, remitido por el señor Gustavo Lino Adrianzén Olaya, presidente del Consejo de Ministros, mediante el cual indica que, considerando la importancia y naturaleza de los temas a tratar, derivaron dicha petición a los ministros de Transportes y Comunicaciones, y de la Producción, para lo cual dichos sectores coordinarán directamente con la comisión.

Finalmente, adjuntó el oficio múltiple 00393-2024-PCM de fecha 4 de abril de 2024, remitido por la señora Cecilia del Pilar García Díaz, de la Secretaría de Coordinación de la Presidencia del Consejo de Ministros, a los señores Claudia Rosalía Centurión Lino, secretaria general del ministro de Transportes y Comunicaciones, y Carlos Roberto Tengan, Gusukuma, secretario general del Ministerio de Producción, mediante el cual les indica la atención respectiva en el marco de sus respectivas competencias y coordinen directamente con esta comisión.

Pasamos al segundo punto ya que al presidente del Consejo de ministros vamos a invitarlo para otra oportunidad, porque el ministro también se encuentra invitado para el siguiente punto.

Como segundo punto, tenemos la presentación del señor Raúl Pérez Reyes Espejo, ministro de Transportes y Comunicaciones, para que informe sobre los siguientes temas:

1. Informe sobre la problemática en la ejecución de la Megapuerto de Chancay.

El segundo punto, informe respecto a la implementación del proyecto "Nuevo terminal Portuario de San Juan de Marcona (Ica), así como su problemática. **(3)**

De igual manera, el siguiente punto, estado situacional del proyecto Megapuerto de Corío, situado en la provincia de Islay, departamento de Arequipa.

La problemática también de las obras de ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

El informe también sobre la ejecución del cuestionado proyecto Nueva Carretera Central.

De igual manera, informe sobre las acciones orientadas para implementar la Ley 31706, Ley que declara de necesidad pública la construcción y mejoramiento de diversos aeropuertos en el país, dentro del cual se encuentra incluido el aeropuerto El Valor, ubicado en la provincia de Utcubamba, departamento de Amazonas, de conformidad con los artículos 51, 103, 109 y 118 de la Constitución Política del Estado y los artículos 23 y 25 de la Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.

Le cedemos el uso de la palabra al señor Raúl Pérez Reyes Espejo, ministro de Transportes y Comunicaciones, para que brinde su respectiva exposición.

Adelante, ministro de Transportes.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Raúl Pérez Reyes Espejo.— Buenos días, señoras y señores congresistas, señor presidente de la Comisión de Fiscalización.

A continuación haré la presentación.

Vamos a hablar primero sobre el caso del Megapuerto de Chancay. Estamos hablando de un terminal portuario multipropósito muy importante. El alcance del proyecto es el diseño, financiamiento, construcción, conservación y explotación de un nuevo terminal portuario multipropósito que va a estar ubicado, como ustedes sabe muy bien, en el puerto de Chancay.

En esta etapa se van a construir tres importantes zonas, en esta primera etapa, que implica aproximadamente una capacidad de procesamiento de alrededor de un millón a un millón cuatrocientos mil TEU al año. Esta etapa implica la construcción de tres zonas, la zona del complejo de ingreso, el túnel subterráneo de 1.8 kilómetros y la zona operativa portuaria, con un costo de inversión aproximadamente de mil doscientos trece millones de dólares.

La obra está al 69.8% de avance y se estima que se termine la obra antes del noviembre de este año.

En relación con la problemática, el directorio de la Autoridad Portuaria Nacional, en febrero de 2021, acordó otorgar la exclusividad, autorizó la habilitación del puerto, y en el marco de esa habilitación también autorizó otorgar la exclusividad para la prestación de los servicios esenciales dentro de la infraestructura del proyecto del Terminal Portuario Chancay, y esto se concretó mediante una resolución de Acuerdo del directorio de fecha 10 de febrero de 2021.

Mediante carta del 15 de agosto de 2023, o sea, el año pasado, el ciudadano Martín Serkovic efectuó consultas a fin de conocer cuáles serían las reglas de acceso al nuevo terminal portuario de Chancay, y planteando ahí ya el que hay un error en el acto administrativo en relación con el artículo 2, respecto a la exclusividad de los servicios que se estaban autorizando, se hizo la evaluación y, efectivamente, no hay un marco legal que permita que una habilitación portuaria pueda brindar servicios en exclusiva en el marco de la Ley General de Puertos. Pero lo que ocurre es que el acto administrativo puede ser declarado... Digamos, la nulidad de oficio se declara hasta un periodo de dos años, es decir, hasta febrero del 2023. Si en ese plazo no se declara la nulidad, lo que corresponde es que la nulidad sea cursada a través de una denuncia ante el Poder Judicial, que es lo que se ha hecho.

Y esa es la razón por la que el procurador ha planteado este recurso de nulidad. Esto no implica que el terminal Portuario de Chancay no tenga permiso por operar, sí lo tiene, va con la

construcción y la operación, ni que tenga ninguna limitación en cuanto a su actuación y a sus permisos de operación. Lo único que se ha hecho, en relación con esta este recurso de nulidad, que todavía no está vigente pues esto es un proceso que está en curso en el Poder Judicial, o sea, todavía no hay ninguna sentencia del juez sobre este tema, de forma tal que el artículo 2 de la resolución directoral que aprobó el permiso para Chancay, la exclusividad, está vigente; y, por lo tanto, no hay sobre esto ninguna restricción hasta que el juez disponga lo contrario en el marco del proceso judicial. **(4)** Y la operación tampoco está en riesgo.

Ahora, como usted sabe, congresista, en este momento se está debatiendo en la Comisión de Transportes un proyecto de ley que plantea justamente una modificación a la Ley de Puertos, que nosotros hemos emitido una opinión viable respecto a este proyecto, que lo que haría es dar justamente el marco legal que permitiría la posibilidad de que si una habilitación portuaria privada lo desea, pueda dar los servicios en exclusiva, que es justamente la solución que se está planteando a este problema.

En relación con el terminal portuario de San Juan de Marcona, esto es una asociación pública privada autofinanciada, que implica una inversión de 404.8 millones de dólares y la concesión es por 30 años. El propósito aquí es crear las condiciones necesarias para poder dinamizar la actividad económica en la zona sur, particularmente la zona que está vinculada con la minería en la zona de Apurímac, Huancavelica y también este Ayacucho, con la finalidad de crear un polo de desarrollo capaz de agregar valor a las exportaciones particularmente minerales, que además va a complementar un proyecto que está actualmente en proceso de evaluación para su factibilidad, que es el del tren de Apurímac a San Juan de Marcona, con lo cual tendríamos un tren que sacaría buena parte de la carga minera, prácticamente toda la carga minera por tren hasta el puerto de Marcona y a partir de ahí podría ser exportado a los mercados que compren este producto.

Este es un proyecto muy importante, el del tren de Apurímac-Marcona, es una inversión de aproximadamente unos nueve mil millones de dólares, pero, dado que la carga minera va a ser el componente principal de este tren, aproximadamente de este valor de los nueve mil millones de dólares, aproximadamente un 35 por ciento sería lo que, del 30 al 35% sería lo cofinanciado, es decir, lo que aportaría el Estado, el resto sería aportado por las empresas mineras que son los principales usuarios.

Y en el caso del aporte, el Estado tiene que ver con el transporte de personas, porque sí va a permitir también este tren el que personas puedan transportarse por todo este eje, desde Apurímac y los distintos puntos en los que pasa el tren hasta la costa.

Lo que se ha hecho, se ha adjudicado este Nuevo Terminal Portuario a la empresa china Terminal Portuario Jinzhao Perú. El

contrato se va a suscribir justamente ahora en el segundo trimestre. Se ha adjudicado el día 22 de marzo de este año. Y hay actualmente algunas controversias. Justamente hay, en este caso el Sindicato de Trabajadores de Construcción Civil de Marcona está planteando justamente algunos cuestionamientos, pero lo que podríamos decir es que a la fecha no hay ninguna medida cautelar que haya sido notificada al ministerio ni a Proinversión, y en ese sentido es que el proyecto sigue adelante.

El tercer tema era el Megapuerto de Corío. Este es un puerto que estaría, Corío es una zona que está en Arequipa, a treinta kilómetros del actual puerto de Matarani, se trata de un nuevo puerto. Hay una empresa, la empresa KRBC, que ha solicitado el otorgamiento de la viabilidad técnica temporal portuaria en octubre del 2023. Para ello, hay que cumplir una serie de requisitos.

Lo que se ha hecho es que en noviembre del 23 la Autoridad Portuaria Nacional, la APN, le ha planteado una serie de observaciones a su propuesta y a los documentos presentados; se le dieron treinta días para que subsane las observaciones, pero a la fecha lo que ha hecho la empresa es presentar un recurso de reconsideración a esas observaciones, el cual está siendo actualmente revisado por la Autoridad Portuaria Nacional.

Adicionalmente a esta iniciativa privada, de la empresa KRBC, en el caso del puerto de Corío, el gobierno regional de Arequipa también ha pedido que se haga un estudio de demanda para el megapuerto de Corío, porque parte de la problemática de los puertos tiene que ver con la demanda, o sea, si hay suficiente demanda como para esta actividad pueda realizarse utilizando, sobre todo, los derechos de uso de agua, acuático.

Lo que se ha hecho en este caso, de acuerdo a la solicitud del gobierno regional de Arequipa, solicitarle a la Autoridad Portuaria Nacional la elaboración del estudio de demanda para este proyecto, para ver si existe demanda y, por lo tanto, es posible implementar la viabilidad del mismo. La autoridad portuaria está realizando los actos preparatorios para la contratación de servicio, y estimamos que en el mes de mayo debería ya adjudicarse el proceso de selección para la empresa que va a realizar el estudio de demanda. **(5)**

Luego está el tema del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Esto es una Asociación Pública Privada autosostenible. El nuevo terminal que está desarrollando actualmente Lima Airport Partners representa una inversión de dos mil millones de dólares, actualmente está al 85% de avance. Del lado aire, o sea lo que es la torre control y segunda pista, las obras civiles están ya al 100%; los vidrios que tuvieron una primera instalación y han tenido algunas observaciones, van a ser nuevamente instalados y deberían estar en el mes de julio ya operativos. De hecho, el día de hoy se ha instalado el primer vidrio justamente a modo de prueba.

Y en lo que es el lado tierra, la construcción del nuevo terminal, o sea, plataformas de estacionamiento, rutas de acceso y una serie de otras infraestructuras, el proyecto está a un nivel de avance del 74.4% y debería estar concluido hacia finales de año. De hecho, estamos en conversaciones con LAP para ver si la inauguración del aeropuerto se hace en diciembre de este año o en enero del próximo año. Estamos ahí viendo algunos temas vinculados con la instalación de equipamiento de Migraciones y otras unidades. Hemos conformado un grupo de trabajo multisectorial que está viendo justamente las distintas intervenciones que nos permitan que el aeropuerto esté operativo lo más pronto posible, pero en el peor de los casos, eso va a ser en enero del 2025.

Luego se nos pide que hablemos de la vía expresa Santa Rosa. Este es un proyecto que implica un viaducto elevado desde la Costa Verde hasta justamente el aeropuerto, es un viaducto que tiene de aproximadamente cuatro kilómetros de longitud, implica que las personas que quieran acceder al aeropuerto desde la Costa Verde lleguen a él en aproximadamente unos cuatro a cinco minutos. Es un viaducto que tiene cuatro carriles, dos de ida, dos de vuelta, y que va a conectar a la Costa Verde con el aeropuerto, pero también va a generar conectividad al interior de los distritos de la Perla y Bellavista, hacia y desde el aeropuerto también esas rutas. Estamos hablando de un proyecto que está en el marco de un contrato Estado a Estado con el gobierno francés y al que se le ha agregado ahora también el puente Santa Rosa, el puente definitivo Santa Rosa, para que ellos, digamos, hagan toda la obra completa hasta el acceso al aeropuerto.

El estudio definitivo está en gestiones justamente, actualmente, para su aprobación, está en evaluación el estudio de impacto ambiental por parte de la Dirección General de Asuntos Ambientales del ministerio y esperemos que en el mes de mayo del 2024 se apruebe, con lo cual luego procede ya al proceso de procura de la obra y de inicio de la misma. La idea es que esta obra esté en principio a finales del 2027 ya lista.

Mientras eso ocurre, lo que se va a hacer –la siguiente, por favor– es que se van a instalar dos puentes modulares para el acceso provisional al Jorge Chávez. El nuevo aeropuerto va a tener un acceso desde la avenida Morales Duárez, que es una avenida transversal a la avenida Faucett actual, lo que implica que se requiere un acceso mediante puentes para poder pasar el río Rímac, que es el que está ahí.

Entonces, ya estamos instalando, mientras se va haciendo los puentes definitivos en el marco del acuerdo gobierno a gobierno con el estado francés, vamos a tener instalados dos puentes temporales, cada puente va a tener dos carriles, dos de ida y dos de vuelta, y ya estamos actualmente, de los dieciséis pilotes que este puente temporal requiere, que es un puente modular,

conocido como Bailey, de los dieciséis pilotes, ya actualmente hay dieciocho ya, perdón, dieciséis ya actualmente instalados en el lado de Morales Duárez y estamos justo en el proceso de esperar que baje el cauce del río para pasar a la zona de enfrente y desarrollar también los siguientes dieciséis pilares que permitan que se puedan instalar rápidamente luego los puentes modulares.

Nuestros planes están que esos puentes modulares deberían ya estar operativos en el mes de septiembre de este año, de forma tal que en diciembre o en enero, dependiendo de la fecha de inauguración del aeropuerto, ya estén totalmente operativos. Son puentes que los pilares tienen metro y medio de diámetro, y veinticinco metros de profundidad debajo del río para justamente asegurar que cuando se instale el puente definitivo, estos pilares puedan ser utilizados para una infraestructura también permanente en un segundo momento, porque la idea es que el aeropuerto va a tener dos accesos.

El primer acceso es el acceso que viene desde la avenida Santa Rosa, y en un segundo momento va a tener un acceso también desde la avenida Aeropuerto, **(6)** que es justamente el que coincide con estos dos puentes temporales. Actualmente estamos al 30% de avance y tenemos ya toda la infraestructura ya instalada en la zona.

El siguiente, por favor.

En relación con la Nueva Carretera Central, este es un proyecto muy importante, implica atender más o menos a un millón, directamente a un millón de familias. Es una inversión de veinticuatro mil millones de soles, son 185 kilómetros de autopista, 32 kilómetros de túneles, para siete túneles de más de un kilómetro, trece kilómetros de viaducto, trece kilómetros de muro de contención, ocho intercambiadores viales, cinco áreas de descanso y tres zonas de servicio. Actualmente están en la elaboración del estudio detallado de ingeniería, que ha comenzado en enero, y que debería culminar en agosto del 2025, y la idea es que se tiene para el mes de mayo de este año programado la entrega del trazo final por parte del consultor del estudio detallado de ingeniería, que está a cargo del del consorcio PMO Vías en el marco de un acuerdo de Estado a Estado con el gobierno francés.

Y en relación con el aeropuerto El Valor, como ustedes saben este es un aeropuerto que está ubicado en la provincia de Utcubamba, en Amazonas, fue clausurado en el 2010 por problemas de operatividad, y aquí la idea es una pista de aterrizaje que tiene 2000 metros de largo por 14 de ancho a nivel de tratamiento superficial asfáltico, que actualmente está en estado de deterioro, fue inicialmente un aeropuerto con propósito exclusivamente militar, pero lo que estamos haciendo en el marco de la Ley 31706 es que vamos a hacer una evaluación del proyecto que actualmente está haciendo el gobernador regional de

Amazonas, para ver si es posible encontrar demanda que justifique pasar de un aeródromo regional, que es lo que está actualmente haciendo el gobernador regional, a un aeropuerto nacional, si es que la demanda lo justifica.

Un tema que plantea un reto ahí es que el aeropuerto está a dieciocho kilómetros del aeropuerto de Jaén, con lo cual ahí hay un tema que mirar si la demanda justifica hacer dos aeropuertos en una distancia tan cercana, pero la idea es justamente permitir que los estudios determinen la viabilidad o no, en este caso, de este proyecto.

Y esto es, señor presidente, todo cuanto tengo que informar.

El señor PRESIDENTE.— Señores congresistas, fue la participación del ministro de Transportes.

Ahora sí damos el paso a los señores congresistas que quieran hacer alguna pregunta respecto a su exposición.

Señores congresistas, pueden ustedes solicitar la palabra, los que están presencialmente; y los que están virtualmente pueden levantar la mano para hacer las anotaciones correspondientes.

Congresista Carlos Zeballos, tiene usted la palabra.

El señor ZEBALLOS MADARIAGA (PP).— Muchas gracias, señor presidente,

Saludo la presencia del ministro de Transportes y Comunicaciones y del ministro de la Producción, asimismo, también de la gobernadora regional de Lima y del alcalde distrital de Chancay.

Señor presidente, hemos escuchado la exposición del señor ministro. Mi pregunta básicamente va al tema de la Carretera Central.

Si bien el proyecto es de gobierno a gobierno y recién vamos a tener el trazo definitivo, como bien lo ha dicho el señor ministro, en el mes de mayo, quisiéramos saber si la modalidad de ejecución que está utilizando de gobierno a gobierno es con contratos NEC y si se va a utilizar la metodología *fast-track*, por el tema del plazo de ejecución de la obra y también la cuantía que tiene. Quisiéramos que de repente nos pueda dar detalles al respecto en cuanto a lo que son inicios de obra y también culminación de obra con esta metodología.

Asimismo en el tema del puerto de Chancay, si bien es importante darle seguridad jurídica a todo el marco que se ha puesto, quisiéramos saber en realidad qué acciones desde el Ministerio de Transporte se vienen tomando con respecto de cautelar todas estas seguridades jurídicas que debemos darle nosotros a los inversionistas extranjeros con la finalidad de no entorpecer el trabajo que vienen realizando y darles pues esa seguridad que tanto necesitan.

Son esas dos preguntas, señor presidente.

Muchas gracias. (7)

El señor PRESIDENTE.— Señor ministro, tiene usted la palabra. También le damos la bienvenida al congresista Edgard Reymundo, que ya se encuentra presencialmente y está pidiendo la palabra. Adelante, congresista Edgard Reymundo.

El señor REYMUNDO MERCADO (CD-JPP).— Gracias, presidente.

A través suyo, saludo al señor ministro de Transportes y a los señores invitados.

Con la venia de los señores congresistas, presidente, indudablemente que el señor ministro de Transportes ha abordado temas muy importantes que en estos momentos se está viendo en nuestro país, obras importantes como en el caso del puerto de Chancay y otros.

Lo que yo quiero es detenerme, porque creo que ha sido bastante claro en muchos de los aspectos...

El señor PRESIDENTE.— Congresista, acerque un poquito más el micrófono que no se le escucha.

El señor REYMUNDO MERCADO (CD-JPP).— Sí, gracias. Problema de voz.

Decía, entonces, que está muy bien que el señor ministro nos dé algunas explicaciones al respecto del puerto de Chancay y otros. Yo lo que quiero señalar es, en mi condición de congresista de la región Junín, en primer lugar, también reconocer el trabajo de continuidad, que estoy seguro lo va a hacer la cartera de Transportes, respecto a la Carretera Central, que es una obra anhelada no sólo por la región Junín sino por la Macrorregión Centro. En ese sentido, presidente, hasta ahora todavía, lamentablemente, algunas instituciones como el Colegio de Ingenieros de Lima se oponen sistemáticamente al trazo de la Nueva Carretera Central. Bueno, habrá que preguntarnos, entonces, cuáles son los intereses que tienen en ese sentido. Pueden ser algunos de ellos con bastante fundamento, pero tampoco no podemos sustraernos de la posición que tienen ellos en cuanto se refiere a un fuerte *lobby* toda vez de que, no quiero señalar nombres, el decano del Colegio de Ingenieros responde pues a una posición no solamente política sino también de interés, toda vez que tiene cierta ligadura fuerte con lo que es la minería.

Entonces, aparentemente esto no tendría nada que ver, pero detrás de eso también existe una obstaculización aparente respecto al nuevo trazo de la Carretera Central. En ese sentido, el Colegio de Ingenieros de Junín y todas las organizaciones, incluso los congresistas, estamos vigilantes.

Y muy bien lo que hace el gobierno y qué bien que el señor ministro tenga esa política de continuidad respecto a la ejecución de tan importante obra que es la Carretera Central,

que va desde Lima hasta La Oroya, que beneficiará definitivamente a todos los sectores y la región macrocentro. Eso quería señalar.

Pero, por otro lado, Presidente, quiero decirle al señor ministro que también, aparte que pueda haber algunas discrepancias, no personalmente con él, porque primera vez que lo conozco, pero muy bien que continúe la política que se tenía respecto a los puentes, por ejemplo, a raíz de la crisis ambiental, de las lluvias y de los ríos, ha habido colapsamiento de algunos puentes, como en el caso del puente del río Cunas, allá en Chupaca, en mi región Junín, Huancayo.

En ese sentido, presidente, señor ministro, quiero reconocer el trabajo que viene haciendo vuestro sector a través del señor Julio Palacios, que es el director de puentes a nivel nacional de Provías. ¿Por qué? Porque precisamente a instancia del Congreso, a instancia los cinco congresistas de la región Junín, él ha participado en estas últimas semanas en muchas visitas de carácter técnico allá en la región Junín, y precisamente el día de hoy está él en estos momentos en el puente Cunas para anunciar ya cuál va a ser el cronograma de la instalación del primer puente Bailey en esa zona. Cómo no voy a reconocer eso y cómo no transmitirle a usted, señor ministro, cosas que son positivas. Esperamos que así sea.

Y nosotros estaremos atentos, señor presidente, a través suyo, al ministro, de lo que acontezca en lo que en lo que estamos viendo lo que es la construcción de la Carretera Central.

Nada más, presidente.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Si algún otro congresista quisiera participar.

Congresista Elías Varas, tienes usted la palabra.

El señor VARAS MELÉNDEZ (PB).— Sí, presidente, saludar a todos los colegas congresistas y al ministro y a todas las autoridades que nos acompañan en esta mesa. (8)

Presidente, si bien es cierto hay una agenda específica, pero también debemos de reconocer algo que muchas veces les pedimos cita a los ministros y no somos atendidos. Y cuando llega un ministro a estos espacios del Congreso queremos preguntarle cosas que está fuera de la agenda.

Igual como ha reconocido el trabajo que viene haciendo el Ministerio de Transportes, es cierto, pero también tenemos que reconocer que el ministerio de Transportes es el ministerio que recibe la mayor asignación del presupuesto de la República.

Y bien también es cierto, presidente, para informar, yo represento a Ancash, y realmente dentro de lo que es la región de Ancash hay responsabilidad de las carreteras vecinales, de las carreteras nacionales, y de las vecinales no me quiero

referir porque las autoridades tienen que asumir sus responsabilidades, pero de la que le corresponde al ministerio realmente hay demasiada... Presidente, para informar, de repente el señor ministro no conoce, el tema de la Carretera 12-A, de lo que corresponde a Sihuas- Chuquicara, y que es una carretera realmente abandonada en mi región Ancash y donde día a día hay accidentes, que pierden la vida muchos de los ancashinos.

Señor ministro, no sé a qué se debe de que ya van cuatro licitaciones y siempre las abandonan. Entonces, no sé a qué se debe. Sin embargo, la población sigue esperando.

La población de Sihuas realmente ya no cree, cada vez que sacan ustedes a concurso o licitan una carretera, porque siempre se cae. Después de que se tiene el postor, no se concluye para la ejecución de esta carretera.

Asimismo, hay una carretera que eternamente la vienen buscando —todos los ministros que han pasado por la cartera, presidente, para informar al ministro, he tenido la suerte de reunirme con sus anteriores colegas que han estado en la cartera—: la carretera longitudinal San Luis-Pomabamba. Es una carretera longitudinal igual también de abandonada como la que ya cité, esta sigue abandonada.

Y realmente cómo vamos a entrar el tema del turismo, generar circuitos si no hay carreteras de integración.

Y es cierto, presidente, ahorita hay una muy buena oferta que está haciendo el ministerio de Transporte con el tema de los puentes de bajas luces. En mi región están siendo muy atendidos, tienen un gabinete muy atento, muy técnico, eso hay que resaltarlo también. Inmediatamente van las autoridades, se ponen a su disposición y van en coordinación.

Pero hay algo que también debo decirlo. Yo entiendo el trabajo y querer avanzar en el tema técnicamente, pero también debemos decirle que las transferencias presupuestales son muy tardías, son muy extemporáneas, y eso hace que estemos esperando un crédito suplementario para muchos de los puentes que sean habilitados. Y esperemos que también en el Congreso de la República, nosotros le demos a esta propuesta que trae el Ministerio de Transportes pase y viabilidad, porque no hay forma de que estos estudios técnicos alcance ver o satisfagan las necesidades de muchos de nuestros hermanos del interior del país si es que desde acá no aprobamos un presupuesto que va a beneficiar.

Pero desde ya, señor ministro, creo que llega el momento de darle una mirada más de penetración al tema del trabajo que viene haciendo Provías Nacionales con el tema del mantenimiento, todas esas obras, porque no recoge las expectativas de la población.

Pero ya habrá, presidente, le agradezco por este espacio, ya habrá momentos en que podamos conversar el tema de manera directa con el señor ministro.

Muchas gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— A usted, congresista.

Y damos el uso de la palabra a otro congresista que esté virtualmente.

Señores congresistas que están virtualmente, tienen ustedes la palabra.

Hoy tenemos la presencia del ministro de Transportes para hacer las preguntas referido al tema ha sustentado el ministro.

En vista de que no hay otro congresista, esta presidencia tiene las siguientes preguntas.

Pero antes de nada, quisiera hacer un recuento de algo que ocurrió el 10 de febrero del año 2021, durante la gestión del expresidente Francisco Sagasti. La Autoridad Portuaria Nacional, presidida en ese entonces por Carlos González Díez Canseco, quien firmó el acuerdo que otorga al **(9)** consorcio Cosco Shipping Ports la exclusividad de la explotación de los servicios esenciales en el megapuerto de Chancay.

El sustento fue un informe de asesoría jurídica de la Autoridad Portuaria Nacional. Sin embargo, en agosto del año 2023, el estudio Olaechea consultó a la Autoridad Portuaria Nacional la presunta ilegalidad de dicha exclusividad otorgada, y recién la Autoridad Portuaria Nacional detectó que no se debió dar esa exclusividad, porque no estaba dentro del marco legal, ya que el consorcio Cosco Shipping Ports tiene una autorización administrativa para manejar el puerto y no firmó un contrato como Asociación Pública Privada. De acuerdo a esto, de acuerdo a lo explicado, tengo la siguiente pregunta, señor ministro: ¿Por qué recién, en este mes de marzo del presente año 2024, la Procuraduría Pública del Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha presentado una demanda contenciosa administrativa para declarar la nulidad del artículo 2 de la resolución de acuerdo del directorio que le da la exclusividad, pues esto sería contra la ley del sistema portuario? Es una pregunta.

La siguiente pregunta: La procuraduría del MTC ha investigado las posibles responsabilidades administrativas y o penales de las autoridades y funcionarios de la Autoridad Portuaria Nacional y del MTC que firmaron este acuerdo de exclusividad que habría violado la Ley del Sistema Portuario, ya que además la Autoridad Portuaria Nacional no tiene la facultad legal de otorgar la exclusividad de servicios.

Otra pregunta, ministro, porque queremos hacerle todas las preguntas porque usted está anotando.

Antes de hacer la pregunta, primero un sustento. Hasta hace un poco el presidente del directorio de la Autoridad Portuaria Nacional, Walter Tapia Zanabria, declaro públicamente que ante el otorgamiento ilegal de la exclusividad dada a Cosco Shipping Ports, la Autoridad Portuaria Nacional planteó, en noviembre del año 2023, una salida recién, darle el marco legal, que es actualizar la norma. La pregunta: ¿Es decir, recién busca la forma de corregir esta ilegalidad?

La siguiente. ¿Cuál es la mejor forma de solucionar este problema, señor ministro?

La tercera pregunta, ministro. ¿Tiene conocimiento usted del resultado y de qué medidas se adoptaron ante una denuncia interpuesta en diciembre del año 2023 contra el nombramiento de Walter Tapia Zanabria como presidente del directorio de la Autoridad Portuaria Nacional ocurrido en agosto del año 2023 por presuntamente no haber cumplido con el perfil para dicho cargo, por haber carecido de experiencia específica, entre otros?

Esta denuncia fue interpuesta ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Contraloría General de la República y la Autoridad Nacional del Servicio Civil. ¿Qué acciones se ha realizado hasta la fecha?

Señor ministro, una última pregunta. ¿Tiene conocimiento si el exfuncionario Walter Tapia Zanabria ha tenido intervención directa e indirecta en otros proyectos de envergadura en la Autoridad Portuaria Nacional y en el MTC?

Ministro, tiene usted la palabra para que absuelva las preguntas de los congresistas y también de esta presidencia.

Adelante, ministro.

Antes de que el ministro intervenga también tenemos la presencia de la colega Margot Palacios, a quien le damos la bienvenida y su asistencia también (10), señor secretario técnico.

Ministro, tiene usted la palabra.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Raúl Pérez Reyes Espejo.— Gracias, señor congresista.

En relación con las preguntas, el congresista Zeballos preguntaba sobre la modalidad contractual de la nueva carretera, este es un contrato FIDIC, justamente, es un primer tema.

Luego mencionó sobre el tema de las acciones que permiten cautelar la inversión privada en el terminal portuario de Chancay. Ahí lo que hay es que es una resolución directoral que está firme en cuanto a la autorización, y lo que se ha hecho se ha interpuesto, como mencioné, un recurso de nulidad ante el Poder Judicial, pero que no prohíbe la exclusividad, simplemente hay un recurso que tiene seguir su trámite, y mientras eso ocurre, lo que va a pasar es que Cosco Shipping Ports va a poder mantener los servicios de exclusividad.

Y la solución, y quizás contesto la pregunta con la pregunta que hizo el congresista Montalvo hace un momento, pasa por una modificación normativa, actualmente se está debatiendo esto en el Congreso, yo creo que esto es la solución al problema. Es decir, lo que ocurre es que cuando se dio la exclusividad no había un marco legal explícito para poder dar la exclusividad. Ahora la propuesta normativa lo plantea. Yo creo que eso va a resolver el problema legal y va a permitir que Cosco Shipping Ports pueda dar los servicios también de exclusividad, cosa que nos parece no solamente que será legalmente correcto, sino que económicamente también tiene sentido, que si alguien hace una inversión de la magnitud que ha hecho Cosco, pues pueda tener la exclusividad de los servicios por los que va a prestar, sobre todo porque a diferencia de los puertos concesionados por el Estado, donde el Estado sí le ha dado el terreno y una serie de facilidades, en el caso de Cosco Shipping Ports no ha ocurrido así. Son ellos los que han hecho la inversión absolutamente a su cuenta y riesgo. Entonces, creo que sí tiene sentido la exclusividad del mismo.

Luego se mencionó el tema de la Carretera Central. Como menciona el congresista Reymundo, este es un tema que se definió ya en el mes de julio el trazo, el trazo grueso, digamos, de la vía, ya el expediente técnico va a plantear el trazo ya detallado, pero ya se ha hecho esto en el marco de una evaluación de varias alternativas, y se llegó a la conclusión que esta era la mejor alternativa para efectos del bienestar para el país, para los pasajeros de los buses, quienes usen vehículos particulares, pero principalmente para la carga, que es un tema también importante, para todo lo que tiene que ver con los costos logísticos.

Luego, el congresista Varas nos preguntó sobre el estado de las carreteras. La verdad nosotros recibimos todos los días congresistas, señor congresista, y así que creo que hablaré con mi coordinador parlamentario que coordine con usted una reunión, nosotros con mucho gusto lo recibimos.

Respecto al caso de las carreteras en Ancash, recientemente hemos estado hablando justamente con varios congresistas sobre la vía 10-A y la vía 10-E, perdón, 10-A y 12-A y le haremos llegar la información sobre el estado de estas carreteras, al igual que el caso de San Luis-Pomabamba.

Y luego respecto de los puentes de menores luces, como usted sabe, este tema está, tenemos actualmente, hay una solicitud aproximadamente de unos cinco mil puentes de menores luces, pero de los cuales mil cien ya han logrado completar su ficha registral mediante el sistema Invierte.pe, inversión pública. Y lo que estamos trabajando en el marco de un compromiso de la presidencia de la República es el financiamiento de esos mil cien puentes, estamos trabajando para que estos puedan ser presentados justamente en el marco del crédito suplementario.

Luego, también mencionó el congresista Varas el tema de los recursos para mantenimiento de vías nacionales. La verdad en el marco del Covid y lo que vino luego del Covid, todo lo que es mantenimiento de vías nacionales y más aún todavía las locales y regionales se abandonaron y ha habido un problema muy serio de abandono de mantenimiento, el presupuesto se dio para atender otras necesidades. Pero lo que estamos haciendo justamente ahora con el Ministerio de Economía es coordinar un paquete para darle recursos directamente a las municipalidades distritales y provinciales, solamente dependiendo de su ámbito, para que puedan tener algunos fondos para poder hacer mantenimiento de sus vías regionales y locales, además de eso que vamos a destinar recursos para mantenimiento de las vías nacionales que, como le decía, hace cuatro años que no se destina. **(11)** O sea, hace cuatro años que no damos recursos para mantenimiento de vías como, por ejemplo, la vía Los Libertadores, que adicionalmente tiene un problema de un arbitraje, que hay que resolverlo del lado nuestro con mayores recursos y mayor equipamiento.

Luego, el congresista Montalvo mencionó por el tema de la solicitud de la nulidad presentada por la procuraduría, que fue en el mes de marzo de este año. Lo que ocurre es que la solicitud que hizo la APN la hizo en el mes de noviembre del año pasado, pero hay una serie de actos preparatorios entre esta solicitud de la APN y lo que implica ya el recurso propiamente interpuesto por la Procuraduría, y por eso es que se presenta en el mes de marzo de 2024.

Respecto a la responsabilidad de los funcionarios de APN y del MTC que estuvieron involucrados en el proceso de los permisos y las autorizaciones del año 2021, estos son materia obviamente de un proceso de investigación que no está a cargo de la procuraduría, sino es un proceso de investigación que está a cargo ya de la misma APN y que digamos tiene sus trámites y sus procesos.

Luego, nos preguntó sobre el tema de una denuncia contra el señor Walter Tapia y qué acciones se han realizado. Lo que se planteó era que el señor Tapia no cumplía uno de los requisitos, y eso lo que ha provocado es que justamente nosotros le solicitemos la renuncia a su cargo, él ya la presentó, así que estamos en el proceso de elección del nuevo presidente de la Autoridad Portuaria Nacional. Espero que en los próximos días se haya publicado en *El Peruano* la resolución de quien ha sido designado ya en el marco un proceso aprobado por el Consejo de Ministros recientemente

Y nos preguntaba usted en qué otros proyectos ha intervenido el señor Tapia. En el marco de la APN, obviamente su actuación tiene que ver con distintos proyectos, obviamente está la solicitud del puerto de Corío, también la de San Juan de Marcona, pero creo que este ha estado más en manos de Proinversión que APN propiamente.

Y me pregunta usted respecto a la experiencia previa del señor Tapia. Él es un ex oficial de la Marina de Guerra del Perú con conocimiento justamente de actividades en el tema de navegación y marítima.

Esto es, señor presidente, lo que tenía que informar.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Margot, tiene usted la palabra.

¿Quiere hacerle alguna pregunta?

La señora PALACIOS HUAMÁN (PL).— Sí.

Muchas gracias, señor presidente; muchas gracias a todos los colegas congresistas.

Por intermedio suyo, señor presidente, al ministro.

Sabemos muy bien que toda esta construcción del megapuerto de Chancay está estipulada en tres fases. Lo que nos preocupa hoy día es toda esta situación, prácticamente legal, en la cual esté inmersa. Y la pregunta sería el Estado peruano, que de alguna manera viene iniciando todos estos procesos, entendemos, para declarar la nulidad del contrato. Pero esto está sujeto o cuál es el procedimiento, por qué está habiendo esta situación, en la cual estas últimas semanas se está hablando mucho con respecto a este megaproyecto tan importante, que es el dinero de todos los peruanos y que tendría que estar al servicio de todos los peruanos y no al servicio, en este caso, de extranjeros.

Como usted muy bien ha señalado, es un punto estratégico no solamente en Latinoamérica, sino a nivel en mundial. Esperemos que tampoco esto obedezca a situaciones o intereses geopolíticos de carácter mundial. Espero que usted me pueda, en todo caso, dar mayores detalles.

Y con respecto a eso, sería la pregunta, ¿qué estrategias se está planteando para abordar la vía legal debido a que los jueces y fiscales en el Perú tienen influencia determinante en Estados Unidos y actuarán conforme a sus intereses americanos? Es una pregunta.

Se ha visto por años las diversas concesiones en arbitrajes internacionales y otros, y lamentablemente el Perú siempre pierde.

Y sobre otro tema, ya que se encuentra usted acá, es con respecto a las vías nacionales y específicamente a la vía de mi región, que es la vía Los Libertadores. Eso es una situación preocupante. Lamentamos que el ente rector, quien tiene que dar mantenimiento a estas vías nacionales, no lo haga y tenga que esperar a que esté en una situación catastrófica, intransitable, como lo hemos podido evidenciar en este caso la vía Los Libertadores, una vía que lamentablemente ha pasado por un proceso, se le ha dado la buena pro a ese consorcio Santa Catalina por más de noventa y nueve millones de soles, pero que esta empresa finalmente ha

interpuesto una medida cautelar, que ha paralizado a partir de junio del 2023 todo el trabajo que no es asfaltado, sino es simplemente un mantenimiento. O sea, lo que se hace a través del ente rector solamente es dar mantenimiento a estas vías y no asfaltar las vías.

O sea, ¿qué criterios tiene el ente rector, que es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones con Provías, de solamente dar mantenimiento y no asfaltar a estas vías que por décadas no se viene haciendo este trabajo.

Entonces, ¿qué va a pasar con ese consorcio de Santa Catalina que ha interpuesto esta medida cautelar y el Estado ya le ha desembolsado más de dieciocho millones? Y según las evaluaciones que se ha hecho de cuánto invertido, solo invertido ocho millones. O sea, ¿esta empresa se va a quedar con los diez millones que le ha dado ya el Estado peruano o cuál es la situación?

¿Y por qué no asfaltar la vía Los Libertadores? ¿Por qué solamente darle mantenimiento? Son más, en este caso, de noventa y nueve kilómetros, es una vía que permite interconectar a varias regiones.

Entonces si buscamos desarrollo, si buscamos el tema de mejorar la economía, darle dinamismo, asfaltemos nuestras vías de comunicación, y más aún, las vías, en este caso, nacionales.

Me preocupa, señor ministro, que en una mesa de trabajo cuando vino el director de Provías señalaba que si bien es cierto están en procedimiento de anular esta medida cautelar o rescindir el contrato, lo que finalmente va a hacer nuevamente el Ministerio de Transportes a través de Provías es continuar con el mantenimiento y no con el asfaltado que corresponde o que se debería hacer de esta vía, que es la vía Los Libertadores.

Reitero, es el ente rector, no tenemos a dónde más acudir, sino pues para qué existe el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Hagamos otro ministerio que sí tenga la capacidad de poder asfaltar nuestras vías nacionales. Si el ente rector no está capacitado o no puede hacer eso, ¿quién lo va a hacer?, me pregunto.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— A usted colega congresista.

Congresista Roberto Sánchez, tiene usted la palabra.

El señor SÁNCHEZ PALOMINO (CD-JPP).— Gracias, presidente.

Saludar por intermedio suyo al señor ministro; asimismo, a los señores ministros de la Producción y de Transporte, así como también a la gobernadora de la región Lima y al alcalde distrital de Chancay y a los colegas congresistas.

Tenía algunas preguntas y comentarios, presidente, por intermedio suyo, al señor ministro respecto a lo siguiente.

Primero. Sé que todo este inconveniente generado con mucho ruido y cuestionamiento a la estabilidad de inversiones, al sistema jurídico, de todas maneras no se resuelve solamente refiriendo que es un error administrativo, sobre todo porque después de tres años cuestionar un acuerdo, un propio acuerdo en el extremo, así fuere de un párrafo, sí es absolutamente relevante evaluar en el sentido del debido cumplimiento de todos los actores en su momento.

Lo segundo es que lo que está en juego es definitivamente la caducidad o lo obsoleto de la Ley que regula el desarrollo del sistema portuario nacional. Una ley que tiene más de veinte años, evidentemente, no sirve ya para este tiempo.

Entonces, siendo una tarea del desarrollo legislativo, del Congreso, pero siendo el ente rector también el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, creo que es de manera propositiva a la agenda urgente para atender de manera recíproca. Lo hemos reflexionado también en la comisión especial multipartidaria que impulsa el terminal multipropósito de Chancay.

Asimismo, también quiero referirle que por dominio público el señor Walter Tapia Zanabria refirió que él puso en conocimiento al despacho del señor ministro, todavía en noviembre del año pasado, la posibilidad urgente o la medida urgente del tema normativo, es decir, el desarrollo legislativo, a fin de, decía en su discurso el señor Tapia Zanabria, resolver esta ausencia del marco normativo regulador para lo que ha significado el otorgamiento de la exclusividad de los servicios esenciales en el Terminal Multipropósito de Chancay.

Bueno, de noviembre a abril, efectivamente, **(13)** hay todo un tramo, y yo no sé qué ha pasado. Al despacho de quién se le comunicó y por qué ha tenido, todavía, que pasar un trimestre para que se ponga en conocimiento.

No sé, ahí es importante referir e identificar la responsabilidad, por eso, hago también esa pregunta.

Se ha referido que el error administrativo, presidente, se va a resolver con una nueva ley, que en estos momentos en la Comisión de Transporte ha sustentado el colega congresista Cueto.

Indistintamente de la buena iniciativa y de específicamente estar desarrollado este proyecto de ley para otorgar marco normativo específicamente al tema de los servicios exclusivos en Chancay, nosotros sabemos que ninguna ley es retroactiva, por lo tanto, eso significa que con un marco regulador la empresa *Cosco Shipping*, si bien es cierto en estos momentos no está en cuestión sus actividades otras, sino solo los servicios esenciales, evidentemente, no depende del gobierno que se sigue ejecutando la inversión privada. O sea, ahí no hay gran anuncio ni grandilocuencia de decir: "Sí se va a realizar la inauguración" porque no está ni en riesgo ni en juego de parte del gobierno, es inversión privada pura.

Eso significa que van a tener que volver a hacer los procedimientos y se va a tener que volver a negociar, evidentemente, en ese extremo.

¿Y cuál es el malísimo precedente de que, entonces, en estos momentos todos los proyectos privados o en concesiones, o en lo que fuere, también puede aparecer por allí algún comentario que diga: "Hay una ambigüedad en esta ley, no se reguló, sí se hizo, si no se hizo", y eso es negligencia, es una irregularidad, es una ilegalidad, eso es algo que no puede solamente dejarse como si fuera solo un fraseo inocuo y, más bien, una responsabilidad administrativa que hay que identificar y actuar como corresponde.

Y sé que en la fiscalización, de todas maneras, yo quisiera extender mi última pregunta, tanto al señor ministro de Transportes y Comunicaciones, como al señor ministro de Producción.

Hace unos dos, tres meses en la Comisión Multisectorial Especial de Chancay, el señor ministro y su viceministro dijeron que en marzo iban a empezar un conjunto de proyectos vinculados a la mejora de accesibilidad, hablo de carreteras.

Sí, sé que es un tema no en el extremo de lo hoy convocado, pero hasta la fecha, presidente, por intermedio suyo al señor ministro, y con mucho respeto, pero también con mucha claridad, no hay ni siquiera una piedra de lo que ha anunciado y eso no puede ser.

¿Dónde está la responsabilidad, entonces, de los compromisos y los acuerdos? Y eso es sin pensar en el conjunto de otros proyectos de inversión pública, contraparte, responsabilidad del Estado en materia del Megapuerto de Chancay, porque vemos un Ejecutivo que mil veces menciona Chancay, pero que en el terreno concreto de la inversión pública, contraparte de brindarle competitividad al proyecto, como ver también las obras conexas a las brechas de comunicación, transportes, etcétera, no vemos nada.

Es por eso que en ese mismo extremo le hago la pregunta al señor ministro de Producción, a través suyo, presidente, por ejemplo, ¿en cuánto es la inversión presupuestal concreta de la cartera de Producción para todos los que somos materia de su competencia en este territorio?

Esas son inquietudes, presidente, que pongo a consideración, por favor, para seguir discutiendo.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— A usted, congresista.

Bien, damos la bienvenida al congresista Germán Tacuri. También al alcalde del distrito de Chancay, al señor Juan Álvarez; a la gobernadora regional de Lima Provincias, ingeniería Rosa Vásquez.

Para culminar con las preguntas, ministro, respecto al tema del aeropuerto. **(14)**

Quien les habla, y todos los congresistas acá, representamos a cada una de nuestras regiones, y para hacerle mención y refrescar la memoria también a los colegas congresistas, que aprobamos una ley, la Ley 31706, que declara de necesidad pública la construcción de diversos aeropuertos en el país, en ello está incluido El Valor. El Valor, es un lugar que está ubicado en la provincia de Utcubamba, distrito El Milagro, región Amazonas.

El Valor, fue utilizada esa área como un aeródromo hace muchos años, en el año 1998, en el conflicto con el hermano país, con el vecino país del Ecuador.

Un lugar espectacular, lo han dicho los pilotos, las personas, los profesionales que conocen el tema aeronáutico.

Es por ello, que explicando la razón a cada uno de los congresistas en la Comisión de Transportes, se incluyó para que El Valor sea un aeropuerto ubicado en la región Amazonas, y posiblemente, más adelante, convertirse en un aeropuerto internacional porque las condiciones se prestan.

El Valor está incluido dentro de uno de los mejores lugares a nivel nacional, ¿por qué? Porque tiene una gran visibilidad, una gran visibilidad por la lejanía de cerros, una gran visibilidad por la ausencia de neblina cuando llueve.

Entonces, señores, imagínense todas esas condiciones que tenemos y con mira de convertirse en un aeropuerto internacional.

Pero, a pesar de que existe la ley, el gobernador regional de Amazonas dice: "Salió la ley, pero yo no quiero aeropuerto, yo quiero un aeródromo".

Y este señor empeñado en dar la contra a la ley, está haciendo un perfil para hacer realidad un aeródromo, y eso, colegas congresistas, no está respetando la ley.

De acuerdo a la Constitución Política, al artículo 103, 109 y 118 las autoridades tienen que respetar la ley, y todavía un perfil sin ningún acuerdo de consejo. O sea, este señor gobernador cree que él está en su empresa privada.

El dinero público es bien delicado.

Yo creo que se debe gastar el dinero de todos los peruanos en lugares que prestan las condiciones, por ejemplo, climatológicas, geográficas. No se puede estar invirtiendo en lugares que van a ser un elefante blanco.

Entonces, en eso se tiene que tener mucho cuidado, ministro, por ello, quiero hacer las siguientes preguntas:

Señor ministro, ¿para que precise si el MTC, a su cargo, realizará el estudio de demanda potencial para la implementación de la Ley 31706, Ley de construcción del aeropuerto El Valor en

el distrito de El Milagro, provincia de Utcubamba, región Amazonas, y en qué plazo?

La segunda pregunta: los artículos 103 y 109, además el 118 de la Constitución Política establece que la ley se debe cumplir, como tal. Pregunto, pregunto señor ministro:

Si algún funcionario se resiste en cumplir la Ley 31706, ¿nos podría decir qué funcionario?

Ministro, esas son las preguntas.

Y para terminar, el colega Germán Tacuri, que acaba de llegar, también quiere hacer una pregunta, y cerramos con las preguntas de los congresistas.

Germán Tacuri, adelante.

El señor TACURI VALDIVIA (BM).— Muchas gracias, señor presidente de la Comisión de Fiscalización y Contraloría, y el saludo a los congresistas de la presente comisión y, por su intermedio, señor presidente, a los señores ministros.

El motivo de mi presencia en esta sesión, fundamentalmente aun cuando ya se ha ido coordinando con el señor ministro sobre el tema de la Vía Los Libertadores, quiero hacer hincapié en que siendo un proyecto cuyo valor referencial estaba asignado a 117 millones y el consorcio que ha asumido la repavimentación desde Santa Gabriela, que finalmente ahora ha pasado a un tema de arbitraje. Lo que en sesiones generales manifestamos, todas las obras no sé qué ha sucedido **(15)** que el tema de arbitraje termina siendo un lugar donde todas las obras están llegando.

Se decía que el arbitraje era una forma de evitar el largo proceso, la judicialización, etcétera, ahora es el lugar donde todos los proyectos terminan.

Y quería preguntarle al señor ministro de Transporte si va a haber una reunión, un careo entre la empresa y el ministerio para ver si se rescinde o no el contrato. En el mes de marzo iba a haber esa reunión. ¿Cuál será el fruto de esa reunión? ¿Y en qué situación está sobre el litigio que hay con el Consorcio Santa Gabriela?

Nada más, señor presidente.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Damos la palabra al señor ministro.

Sabemos que el señor ministro ha sido invitado también a la Comisión de Transportes.

Tenemos más preguntas que hacerle, pero, señor ministro, no queremos también que, a la Comisión de Transporte que ha sido invitado, esas preguntas que tenemos por parte de la presidencia, y por parte de esta comisión, vamos a hacerle llegar para que nos responda por escrito, ministro.

Queremos que la Comisión de Transportes también tenga la presencia de usted.

Ministro, para que usted responda a las preguntas.

EL MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Raúl Ricardo Pérez-Reyes Espejo.— Gracias, señor congresista.

Respecto a la pregunta de la congresista Palacios, relativo a la nulidad del contrato, el proceso de la interposición de nulidad que plantea la procuraduría del MTC no implica la nulidad de la resolución. En este caso es una resolución, no es un contrato. Lo que está pidiendo es la nulidad solo del artículo 2 que versa sobre la exclusividad de los servicios. En relación con los permisos, habilitaciones y todo lo demás, eso está firme.

La única cosa que se ha planteado el MTC en relación con esta resolución, está vinculado con la exclusividad. Entonces es, básicamente, el tema, por tanto, no hay aquí un tema de nulidad del permiso, ni la operación.

El puerto de Chancay tiene permisos y va a seguir operando, y entrará en operación en noviembre de este año sin ningún problema.

Lo único que estaba en discusión era el tema de la exclusividad de los servicios, si los servicios que ellos hacen, tanto a la nave, como a la carga, van a ser exclusivos o no.

Entonces, eso es lo que se ha discutido, la legalidad que expliqué al principio de mi presentación.

Respecto del estado de la Vía Los Libertadores, que mencionó tanto usted, como el congresista Tacuri, con cargo a dar más información adicional. No fue el tema de agenda este, pero le respondo.

Esta es una situación donde hay un contrato y que ha sido sometido a la vía arbitral, y lo que estamos haciendo nosotros es reforzando el trabajo del mantenimiento con equipamiento nuestro mientras que se resuelve este tema arbitral.

No tengo la información en este momento, congresista, para informarle si ya se resolvió el contrato o no. Lo que le ofrezco es enviarle la información por escrito.

Además, lo hemos coordinado en algún momento con usted, no solamente tenemos una cuadrilla de Provías Nacional apoyando este trabajo de mantenimiento, sino dos cuadrillas.

Pero precisarle, congresista Palacios, que esta vía es una vía asfaltada. Lo que ocurre es que en los últimos cuatro años no se ha dedicado recursos presupuestales al mantenimiento, entonces, lo que se observa hoy día es que se ha deteriorado la carpeta asfáltica.

Entonces, lo que estamos haciendo, a través del bacheo, que es el mantenimiento, es justamente reponer en las zonas que está,

obviamente, dañada la carpeta asfáltica, reponerla. Pero estamos hablando de una solución parcial.

La solución mayor implica que en algunas zonas va a haber que levantar la carpeta y poner una carpeta nueva, dependiendo de la zona. No todas las zonas tienen el mismo problema. Entonces, sí mencionar ese tema.

Y luego el congresista Sánchez mencionó el tema que el APN puso en conocimiento del MTC una propuesta de ley para resolver el tema de la exclusividad. Y ese proyecto, efectivamente, fue evaluado internamente y fue desestimado porque la propuesta que hacía APN era una propuesta que planteaba una solución específica a un caso específico, y ninguna propuesta de ley puede hacerse de esa forma.

Entonces, por eso es que cuando se desestimó este proyecto, justamente, acababa de ingresar el proyecto al Congreso, **(16)** el proyecto del congresista Cueto, que usted mencionó, justamente, con el que coincidimos plenamente, y es la razón por la que nuestro informe ha sido favorable cuando ha correspondido entregarlo a la Comisión de Transportes.

Por eso, es que el MTC no planteó una propuesta porque nos parecía que no tenía sentido plantear una propuesta nuestra cuando ya había una propuesta en el Congreso, que era totalmente razonable y necesaria.

Mencionaba usted sobre el tema de que la nueva propuesta de ley no es retroactiva. Efectivamente, la ley no es retroactiva, pero si logra aprobarse la ley, que es lo que creemos que debería ocurrir, lo que va a implicar es que el *Cosco Shipping* va a tener que hacer una solicitud, justamente, de exclusividad y en ese marco, con la ley vigente, se otorgará como corresponde, si es que la ley está ya vigente.

Aquí es simplemente una solicitud, no hay ninguna negociación de por medio, es una solicitud administrativa que la hará APN en el marco de la nueva legislación, si esta es aprobada por el Congreso.

Y luego está el tema de la inversión complementaria del Terminal Portuario de Chancay y, desgraciadamente, no fue uno de los temas a tratar.

Lo que yo me comprometo, congresista, es enviarle por escrito hoy mismo el estado de la situación de las distintas infraestructuras que están a cargo nuestro, del MTC, que, básicamente, son: el proyecto de la Vía de Evitamiento de Chancay-Chancaillo, y el par vial también en lo que es el desvío de Pasamayo, que es, justamente, el tema que estamos trabajando nosotros para eso, que agrega a una serie de proyectos que estamos trabajando con la Municipalidad Provincial del Callao para efectos de también viabilizar las rutas entre Callao y Chancay, que son muy importantes, de cara no solamente a la

gestión del transporte de carga, sino también a darle una mayor competitividad a ambos puertos y a este nodo portuario, Chancay-Callao, que es muy importante y que se va a desarrollar a partir de la fecha.

Eso es, señor presidente, cuanto tengo que informar.

El señor PRESIDENTE.— Señor ministro, solamente faltó los dos temas del aeropuerto. ¿Preguntas?

EL MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Raúl Ricardo Pérez-Reyes Espejo.— Señor presidente, no sé si me permite.

Mencionó usted el tema del estudio de la demanda potencial y, efectivamente, como nos comprometimos, este es un estudio que vamos a encargarle nosotros a nuestra área de Aeronáutica Civil, para que ellos hagan el estudio de la demanda potencial del aeropuerto de El Milagro, la verdad de la demanda potencial de la zona y si es posible tener en la zona dos aeropuertos con una distancia corta.

Y me preguntaba, luego, ¿si alguien se resiste al cumplimiento de la ley? En absoluto.

Lo que hay aquí, señor congresista, es una ley que declara interés, y como ustedes saben muy bien, lo que se ha hecho es el análisis en ese marco, pero es una ley que no ordena el que se realice una actividad presupuestal, porque no lo puede hacer. Obviamente, usted sabe muy bien que es una ley básicamente declarativa.

Entonces, no hay alguien en el MTC o alguna autoridad bajo el gobierno central que se esté oponiendo al cumplimiento de esta ley que declara de interés, efectivamente, un conjunto de infraestructura aeroportuaria.

El señor PRESIDENTE.— Ministro, no sé, la presencia de los congresistas, del secretario de esta comisión, quiere hacer las últimas preguntas, ministro.

Yo sé que su tiempo está bien ajustado, pero vamos a permitirle al secretario.

Congresista Héctor Valer, que sea concreta la pregunta.

El señor VALER PINTO (SP).— Muchas gracias, presidente.

Estuve en la Comisión de Producción sustentando un proyecto de ley. Me van a disculpar, me retiré.

Señor presidente, a través suyo, al señor ministro de Transportes.

Quisiéramos que nos aclare si tuvieron algunos acercamientos con la empresa del *hub* Chancay para llegar a un acuerdo y solucionar este error material y de esa manera también retirar la denuncia judicial para la nulidad del artículo 2 respecto a la entrega de la Autoridad Nacional Portuaria en calidad permanente a esta empresa. Entonces, esa sería la primera y la última pregunta.

Señor presidente, con su permiso, voy a retirarme, también con el permiso del señor ministro de Producción y de todos nuestros colegas a otra comisión, que me están citando.

Por tanto, voy a escucharle la respuesta y me retiro, señor presidente.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Edgar, tiene usted la palabra.
(17)

El señor TELLO MONTES (BM).— Gracias, señor presidente.

Yo quiero saludar a los presentes, a la gobernadora, al señor ministro, a todos los congresistas y a la audiencia que nos sigue, a través de las redes y trasladarle dos inquietudes:

¿Qué se ha previsto para los pescadores de Chancay que actualmente, con la construcción moderna que se hace desde el megapuerto, cuál va a ser el futuro? Porque muchos de los que viven ahí se dedicaban a la pesca.

Yo he estado ahí en Chancay y había una preocupación, que les dieron creo algunos bonos, pero que no compensaba para lo que corresponde al costo de vida actual.

Y, por otro lado, al señor ministro de Transportes hacerle la interrogante de cómo va el avance del megaproyecto, y para cuándo se estaría, digamos, ya inaugurando. ¿Y cuáles son las vías alternativas que van a haber una vez que empiece a funcionar?, porque va a haber carga pesado, automóviles, entonces, eso de qué manera va a ser proyectado a descongestionarse y habilitar también la accesibilidad a la zona.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Ministro, tiene usted la palabra.

El MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Raúl Ricardo Pérez-Reyes Espejo.— Gracias, congresista.

Respecto a la pregunta del congresista Valer, sí hemos tenido algún acercamiento a Terminal Portuario de Chancay para resolver el problema, le tendría que decir que no.

Lo que se ha hecho es plantear el recurso ante el Poder Judicial de la nulidad y cuando la Comisión de Transportes nos ha pedido informes sobre nuestra posición sobre el proyecto de ley que da la exclusividad, hemos emitido una opinión favorable. Consideremos que es favorable una ley que, justamente resuelva el problema este de la exclusividad.

Sobre lo que preguntó el congresista Tello, la primera pregunta me imagino que está destinada a mi colega, el ministro de Producción, que tiene que ver con los pescadores de Chancay.

Y respecto al megaproyecto, como mencioné al principio, el megaproyecto está casi al 70% de avance, y en principio debería

estar listo para inaugurarse hacia el mes de noviembre de este año, como ya se ha mencionado.

El señor PRESIDENTE.— Bien, señores congresistas, hemos tenido la presencia del ministro de Transportes, quien el día de hoy, con todo gusto, se ha hecho presente a esta comisión.

Pedimos suspender por breve término la sesión para despedir al ministro de Transportes.

—Se suspende brevemente la sesión.

—Se reanuda la sesión.

El señor PRESIDENTE.— Bien, colegas congresistas, reanudamos la sesión.

Pasamos al tercer punto, como tercer punto tenemos la presentación del señor Sergio Guerrero, ministro de Producción, para que informe los siguientes temas:

Uno, informe sobre el impacto positivo que tendría el país sobre el funcionamiento del Megaproyecto Puerto de Chancay una vez que ingrese en operatividad dicho proyecto; el impacto económico y social que beneficiaría en relación al sistema pesquero productivo de nuestro país.

siguiente tema, el siguiente punto es: informe sobre el crecimiento económico una vez que ingrese en funcionamiento y operatividad el Megaproyecto del puerto de Chancay y en cuanto aportaría al crecimiento del PBI para los próximos años.

Le cedemos el uso de la palabra al señor ministro, Sergio González Guerrero. **(18)**

Adelante, ministro.

El MINISTRO DE LA PRODUCCIÓN, señor Sergio González Guerrero.— Muchas gracias.

Señor presidente, buenas tardes, señores congresistas, presidenta regional, gobernadora, señor alcalde.

Respecto al impacto del Megapuerto de Chancay, somos conscientes de que este megapuerto posiciona al Perú como líderes económicos de la región.

Pero para entrar, un poco, a detalle, quería contextualizar la labor del Ministerio de la Producción respecto a sus funciones.

El sector Produce tiene una visión sectorial de buscar las empresas produciendo y accediendo a mercados de manera sostenible, competitiva y con altos niveles de productividad. Y como misión, promover el desarrollo de los agentes del sector Producción, impulsando la competitividad mediante la innovación, la calidad y la sostenibilidad.

Tenemos como objetivos estratégicos sectoriales el incrementar la competitividad de los agentes económicos del sector Producción, fortalecer el desarrollo empresarial de las mype y

mejorar la cadena de valor de las actividades productivas y comerciales, incluyendo la pesca y la acuicultura, teniendo en cuenta que la acuicultura es una actividad importante que no solamente se desarrolla en la costa, sino también tiene mucha injerencia en la selva y en la sierra.

La selva con la producción del cultivo de los peces amazónicos, y en la sierra con el cultivo en las zonas altoandinas de la trucha.

Las oportunidades del puerto de Chancay genera, en primer lugar, que nos permita dirigirnos a una gran Asia del Pacífico, como bien saben, y principalmente el mercado chino, donde Asia del Pacífico significa el 55% de la población mundial, el 38% del PBI mundial y el 32.9% del total de las importaciones mundiales.

Tenemos como grandes consumidores en este mercado a China, Japón, a Corea del Sur y a Indonesia. En China se nos abre la exportación de los productos, como: maíz, cebada, sorgo, arroz, carne de cerdo, carne de res, trigo, productos avícolas; en Japón, granos, maíz, productos avícolas, soya, y sorgo; y en Corea del Sur, la soya, carne de cerdo, productos avícolas; Indonesia, el arroz y, obviamente, los recursos hidrobiológicos, tanto de la pesca, como de la acuicultura.

El Megaproyecto de Chancay, señor presidente, señores congresistas, tiene un impacto económico y social significativo, generará más de 4500 millones de dólares anuales, esto impacta en el 1.8 del PBI y socialmente generaría 8550 empleos directos.

Respecto a la pesca, se dinamizaría la industria del enlatado, del congelado y la industria harinera, que generará 450 millones de soles y esto aportaría el 8% del PBI del sector pesca, generando más de 1200 puestos de trabajo.

Respecto a la industria manufacturera principalmente en los sectores alimentos, bebidas, muebles y metal metalmecánica, generará 4200 millones de soles. Esto impacta en un 3.5% del PBI manufacturero, y que generaría socialmente 6000 empleos directos.

Los impactos del sector productivo, una vez referido estas cifras, también tengamos en cuenta la importancia de la articulación de corredores económicos. La presencia de empresas tractoras que generan demandas de bienes y servicios teniendo un impacto positivo y significativo en las mype nacionales y principalmente de la región.

Desarrollo de la industria 4.0, integración de tecnologías digitales, inteligentes en la fabricación y procesos industriales, un impacto positivo en el desarrollo del *hub* de la industria naval del Perú y una mayor diversificación de actividades económicas en beneficio de la población. **(19)**

Es importante referir también, señor presidente, señor congresista, las estrategias productivas que se tiene proyectado

implementar, el tema es la diversificación productiva y articulación de las cadenas de valor buscando el cambio de la dinámica productiva y comercial de nuestro país.

De esta forma dinamizaremos la actividad empresarial de capitales internos, externos, así como la diversificación productiva en el mercado de los tratados de libre comercio y demandas, principalmente en los países asiáticos, conjuntamente el Ministerio de la Producción con actores locales, como son: los gobiernos regionales, las municipalidades, las universidades y el sector privado.

También tenemos la estrategia de intervención sectorial con los Centros de Innovación Tecnológica, planteando servicios de desarrollo productivo para potenciar la oferta exportable con nuevas unidades técnicas asociadas a los Cite públicos en pesca y acuicultura, en agroindustria, madera forestal, textil y confecciones, respecto a las mype. Servicios logísticos y de transporte para atender la demanda de carga.

Se gestiona la participación de los Cite privados en logística portuaria, construcción naval y mantenimiento industrial, y los servicios de transformación productiva.

Propone el desarrollo de una unidad técnica metalmecánica para el desarrollo de nuevos productos, que integren las cadenas de valor priorizados. Nuevos Cite públicos, metalmecánica, energía y materiales.

Yendo al sector pesca, indicadores claves también de forma de ponernos en contexto el 2023, nuestra contribución al PBI era de 0.9, que es 4643 millones de soles. Este año la tendencia es a superar este número.

Y en la pesca, el 5.2% de la exportación nacional está referido a la pesca con el tema de congelado de pota, langostinos, harina de pescado, y esto significa 3072 millones de dólares.

Tenemos oportunidades y retos en el sector pesca. Trabajaremos fortaleciendo la Sanipes para seguir mejorando los protocolos de acceso sanitario a los mercados de Asia y Pacífico, y en alianzas con las autoridades sanitarias para facilitar el acceso a los productos de la pesca y de la acuicultura.

Para exportar nosotros tenemos que estar sanitariamente fortalecidos, trabajar en el tema de la exportación de los productos acuícolas, como el langostino, la concha de abanico, el paiche, el pez amazónico y, como yo había referido, la trucha, que también tiene un mercado importante en el exterior.

Será necesario trabajar el fortalecimiento de capacidades para incorporar las asociaciones, empresas de la costa, sierra, y selva, con miras a abastecer los mercados de Asia y el Pacífico.

Existe la oportunidad de trabajar en la inteligencia comercial y la vigilancia de los mercados para apoyar los productos dirigidos a los mercados de Asia.

Refirieron también en la presentación del ministro de Transportes algunas consultas respecto a los pescadores artesanales, el congresista Sánchez, ¿cuál es el trabajo que se realiza con los pescadores artesanales?

Nosotros, en el Ministerio de la Producción, a través del Fondo Nacional de Desarrollo Pesquero, tenemos líneas de intervención en beneficio de los pescadores artesanales.

Las líneas de intervención, en primer término, están la construcción y mejoramiento de la infraestructura pesquera artesanal, los desembarcaderos pesqueros artesanales.

Actualmente se viene ejecutando un desembarcadero pesquero artesanal, eso solamente está orientado al desembarque de pesca para consumo humano directo para los pescadores de la zona de Chancay. Estamos viendo el tema de la intervención económica para poder tenerla lista a finales de este año.

El impacto y las medidas respecto a los pescadores artesanales también influyen en todo lo que he podido expresar en esta presentación respecto a todas las cadenas de valor, incluírnos al mercado competitivo que nos permite este gran puerto de Chancay. (20)

Eso es todo, señor presidente.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Bien, señores congresistas, ha sido la exposición del ministro de Producción.

Ahora sí damos el pase a los congresistas que quieran hacer algunas preguntas, de preferencia a los que están presencialmente. Seguidamente los que se encuentran virtualmente.

Señores congresistas, que se encuentran presencialmente, tienen ustedes la palabra.

Congresista Margot, tiene usted la palabra.

La señora PALACIOS HUAMÁN (PL).— Gracias, señor presidente.

Por intermedio suyo, al ministro de Producción.

Señor ministro, unas preguntas:

¿Cómo se asegurará que el desarrollo del megapuerto no afecte el patrimonio cultural y no afecte también a los pescadores que viven cerca de esa zona?

Asimismo, ¿también se ha desarrollado un plan de desarrollo urbano sostenible para Chancay que considere el impacto del megapuerto?

Y usted en su exposición señalaba que el funcionamiento de este megaproyecto va a aportar un significativo 2%, si no me equivoco, al producto bruto interno. No sé si usted ha dado más detalles, pero eso es lo que he logrado, en todo caso, escuchar.

¿Y esto va a ser tanto el impacto positivo, frente a lo que ya hace un momento señalaba un colega mío, con respecto a que los señores pescadores de esta zona vienen teniendo algunos cuestionamientos?

Se habla inclusive de trasladar algunas comunidades hacia otras zonas para que, obviamente, funcione como debe ser, porque estamos hablando de una ubicación muy importante, geopolíticamente hablando también, en este caso el puerto de Chancay.

Usted también hablaba con respecto a que, si bien es cierto, este es un puerto que va a permitir que desde fuera, desde otros países, se vaya a traer productos, ¿y cuánto va a ser desde el propio Perú? Sabiendo que somos un país que no industrializa, un país que no tiene empresas agroexportadoras, vamos a decir a gran escala, ¿el impacto interno cómo va a significar para nosotros los peruanos y las peruanas?

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Bien, a usted congresista.

Ahora sí tenemos las palabras del congresista Edgar Tello.

Adelante, congresista.

El señor TELLO MONTES (BM).— Gracias, presidente.

Le pediría al ministro que nos aclare, en todo caso, sobre la actividad de los pescadores, cómo se va a retomar o a dónde van a ejercer su actividad natural, que es la pesca, porque con la construcción del megapuerto se mueven también los cardúmenes, hay todo un desplazamiento de lo que normalmente era una zona natural.

Y cómo se estaría garantizando nuevamente su reinserción de estos pescadores artesanales a la actividad económica, porque al no haber la actividad económica de la pesca, prácticamente, los pescadores estarían desempleados. A dónde, o cómo está viendo el Ministerio de la Producción no afectar a este sector que vive netamente de la pesca y entre otras actividades que corresponden al Ministerio de la Producción.

Eso quería que me precise, señor ministro.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Elías Varas, tiene usted la palabra.

El señor VARAS MELÉNDEZ (PB).— Gracias presidente.

Presidente, en definitiva lo que el país espera es, justamente, que en el mes de noviembre se lleve a cabo la entrega de esta megaobra en Chancay.

Y, en segundo lugar, que administrativamente también se encuentre lo que es la viabilidad en el tema de la administración y la concesión.

A quien invierte, lógicamente que le corresponde administrarlo por prioridad, eso es lógico. Acá no puede haber una política del vivo. Acá se tiene que dar todas las prioridades a quien ha invertido, y como un único inversor privado, porque realmente el Estado peruano solamente ha dado la concesión.

En tal sentido, presidente, es cierto.

La pregunta al señor ministro, es la siguiente:

Hay una serie de actividades económicas que no solamente se van a ver de alguna manera —entre comillas— para remarcarlo, se van a ver afectadas por esta presencia de este megapuerto.

Nosotros, tenemos puertos aledaños, puertos vecinos. En este caso, yo procedo de Ancash, hay el puerto de Chimbote, **(21)** y así hay otros puertos de Salaverry, y otros por mencionar.

Dentro de la cadena, porque este va a ser un *hub* donde va a tratar de centralizar el tema de la comercialización o exportación de estas embarcaciones que van a hacer uso de estas instalaciones.

Entonces, cómo ve, porque hasta donde yo puedo evidenciar, es que no hay un trabajo articulado entre el Ministerio de la Producción, que es el órgano de alguna manera que tiene que ver con el tema de la protección de la biomasa y todo lo que tiene que ver con el tema de puertos, si bien es cierto hay una autoridad portuaria, pero no exime de su responsabilidad como órgano rector.

Yo no veo la preocupación del Ministerio de Producción con relación de ordenar el trabajo con los gobiernos regionales o de alguna manera porque el caso del puerto de Chimbote depende del gobierno regional. Entonces, no veo yo esa iniciativa del Ministerio de la Producción de generar un ordenamiento.

Ya no podemos, por ejemplo, siempre nosotros en Chimbote aspirábamos hacer un megapuerto, pero ya con esta inversión altísima y lo que se está viendo en Chancay, ya la realidad ha cambiado, la realidad es otra.

Entonces, lo que yo quiero saber es cómo va las coordinaciones, tanto del Ministerio de la Producción con el gobierno regional, o quienes tengan que ver con el tema de administración de los puertos inferiores que van a quedar de alguna manera a partir del mes de noviembre, y cuál va a ser su rol.

Porque acá estamos viendo que no podemos entrar en un tema de competencia si lo que buscamos es, justamente, fortalecer el tema del comercio como única puerta de entrada y salida al puerto de Chancay.

Segundo.

Es cierto, hay actividades conexas que tienen que ver con el tema directamente que van a ser impactados.

¿Cómo van a ser asimiladas dentro del sistema de producción aquellas actividades que van a ser impactadas por este monstruo, que de alguna manera va a asumir en el escenario nacional cierto rol principal?

Tercero.

De alguna manera, este tema de importaciones, exportaciones, un flujo comercial mayor y la centralización a nivel de Latinoamérica, cómo el Ministerio de la Producción está tratando de orientar el tema de la protección del mercado a los productores nacionales. O sea, ¿cómo yo protejo?

Es cierto, se va a aperturar un gran mercado, va a entrar la mercancía. Supongamos, a los textileros, va a haber una gran demanda y el ingreso por acá probablemente a bajo costo. ¿Se ha visto mejorar el tema de disminución del tema del arancel, del tributo?

¿Cómo vemos un escenario? No solamente el 2024, al 2028, al 2030, porque esa tiene que ser la visión de un Ministerio de la Producción, una visión de futuro. ¿Cómo es que se va a venir? Por un lado.

Y ya para terminar la cuarta pregunta, presidente, hay una población, la población de Chancay, que lógicamente ya nosotros nos informamos por los medios de comunicación, donde vemos que sus viviendas han sido afectadas, no sabemos si ya ha sido resarcido todo ello, si ya se ha trasladado a otros lugares esta población que fue impactada en sus viviendas, en la comodidad de sus hogares.

Si ya se tomó esa predisposición, y si el Ministerio de la Producción, que de alguna manera también tiene que ver con el tema directamente, sé que las autoridades están acá y van a dar mayores alcances referente a ello. Pero si el Ministerio de la Producción cómo esa población, porque de alguna manera tiene que ser beneficiada de manera directa dentro del sistema de la producción, dentro del sistema de producción que se va a instalar de acá en adelante. O sea, ¿cómo ven a la población de Chancay dentro de todo este sistema nuevo de producción?, ¿si han sido considerados o si hay un convenio con las universidades aledañas para poder que estos profesionales formen parte del sistema y no ser nuevamente excluidos?

No vaya a ser que en tres años estemos pidiendo, en la bendita hora, que funcione el megapuerto acá porque no ha traído ningún beneficio para la población de Chancay y mucho menos para el Perú.

O sea, en ese escenario, ¿cómo pediría, -ya para culminar- cómo lo ve el Ministerio de la Producción, modificar o adaptar **(22)**

alguna modificación legislativa que permita realmente al Perú ser beneficiado por toda esta megaobra que se está implementando.

Muchas gracias presidente.

El señor PRESIDENTE.— A usted, congresista.

¿Algún otro congresista?

Congresista Germán Tacuri, tiene usted la palabra.

El señor TACURI VALDIVIA (BM).— Muchas gracias, presidente.

Si bien este tema es del puerto de Chancay, yo me dirijo, por intermedio suyo, al señor ministro, que estarán haciendo los planes que permitan qué productos van a salir por Chancay, qué productos van a seguir saliendo por el Callao, de alguna manera habrá una planificación.

Pero un tema que, si bien no corresponde a esta temática, quería ponerle en conocimiento del señor ministro de la Producción que en Ayacucho hay un problema sobre la exportación de quinua orgánica, sobre la presencia del fosetil y el ácido fosfónico, que la Unión Europea está observando el ingreso de esos productos.

Y se ha hecho coordinaciones con el Ministerio de Agricultura, con el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, con el Ministerio de Relaciones Exteriores y ahora, por su intermedio, señor presidente, le pido al señor ministro que pudiera ser participe también de esa mesa de trabajo que se está formando con los ministerios para que pudiera tener también una opinión, porque lo que sucede es que 55 000 agricultores de Ayacucho que corresponden a la quinua orgánica están siendo afectados y, obviamente, impedidos de realizar la exportación correspondiente.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— A usted, congresista.

Ahora sí, si hay algún congresista que está virtualmente y desea hacer alguna pregunta.

No habiendo ningún congresista que quiera hacer alguna pregunta que esté virtualmente, esta presidencia tiene las siguientes preguntas, señor ministro de Producción, Sergio González Guerrero.

Primero:

A ver, en octubre del año 2020 el Ministerio de Producción emitió un informe técnico sobre este megaproyecto con 10 observaciones, que advertía posible afectación en la flora y fauna marina, así como a 12 organizaciones de pescadores artesanales, las cuales habrían sido subsanadas por el consorcio.

La pregunta, es: ¿Cuál es la situación social y económica al respecto? ¿Actualmente existe afectación a la flora, fauna o a las organizaciones de pescadores en Chancay por esta obra?

Segundo:

El Ministerio de la Producción, señor ministro, recomendó en su momento al Consorcio *Cosco Shipping* incluir todas las organizaciones de pesqueros en su línea de base social, pero inicialmente solamente había incluido a cinco.

La pregunta, es: ¿En qué situación se encuentra esta observación a la fecha? ¿Se han tomado acciones correctivas o no?

Tercero:

Este proyecto ya cuenta con viabilidad ambiental.

La pregunta: ¿Podría detallar si actualmente existen afectaciones ambientales, sociales, pesquería artesanal, y turísticos por este megaproyecto?

Una última pregunta, señor ministro: ¿Cuál es su posición sobre la presión de la Sociedad Nacional de Pesquería de pescar más allá de las cinco millas permitidas, pero dentro del área de la Reserva Natural de Paracas, causando graves daños al ecosistema?

Señor ministro, ¿se tiene algún estudio científico por parte del Imarpe, Instituto del Mar Peruano, hasta la fecha? **(23)**

Señor ministro de Producción, Sergio González Guerrero, tiene usted la palabra para que absuelva las preguntas de los congresistas y de esta presidencia.

Adelante.

El MINISTRO DE LA PRODUCCIÓN, señor Sergio González Guerrero.— Muchas gracias, presidente.

Tanto las consultas de la congresista Margot Palacios...

El señor PRESIDENTE.— Acercar un poquito el micrófono.

El MINISTRO DE LA PRODUCCIÓN, señor Sergio González Guerrero.— Disculpe, presidente.

Tanto las consultas de los congresistas, Margot Palacios, el congresista Edgar Tello, también el congresista Elías, el congresista Tacuri, han coincidido en algo que es el tema del impacto hacia los pescadores artesanales.

Indudablemente, el Ministerio de la Producción o una de sus líneas de acción es el trabajo y el fortalecimiento de la pesca artesanal, y empezó a desarrollar actividades de asistencia técnica, capacitación, para formar o apoyar a los pescadores en actividades como, por ejemplo, la acuicultura, el cultivo de algas en la zona.

No obstante, vamos a tener en cuenta que estamos iniciando la gestión, yo estoy recientemente, y vamos a tener que trabajar

articuladamente con los pescadores artesanales, reunirnos con ellos, identificar las potenciales posibilidades de desarrollo si, efectivamente, esta actividad acuícola les permitiría contrarrestar algún daño colateral respecto al puerto.

Respecto a consultas puntuales del congresista Varas de ordenar el trabajo con los gobiernos regionales, se viene dialogando con muchos gobiernos regionales, en el caso específico del Gobierno Regional de Lima, también con el tema de trabajo acuícola con las Direcciones Regionales de Producción para impulsar la acuicultura en la zona, en caso de la afectación a los pescadores artesanales.

Sin perjuicio de este trabajo, como ya había referido, el Ministerio de la Producción está construyendo, a través del Fondepes, un desembarcadero pesquero artesanal cercano al muelle Chancay, cercano al megaproyecto un muelle de desembarcadero pesquero que permitiría darle un valor agregado a los recursos hidrobiológicos que se descargan ahí, un valor agregado como cadenas de frío, productores de hielo, que le permita poner estos recursos hidrobiológicos en mejores condiciones.

Hay algunas consultas referidas al tema del medio ambiente, congresista, referidas al tema de la población y las viviendas afectadas, voy a tener que pedir un informe respecto a las acciones, los estudios previos que hemos venido realizando y vamos a poner a consideración de la comisión y poder enviarles formalmente las respuestas de algunos puntos para tener un mayor detalle.

Hay algunos temas que no estaban en los puntos de agenda, a razón de eso le voy a solicitar poder permitirme hacer llegar las respuestas por escrito.

El señor PRESIDENTE.— Señores congresistas, miembros titulares de esta comisión y también suplentes, ustedes han escuchado al ministro las respuestas. Y por parte de esta presidencia, nos va a hacer llegar la respuesta a las preguntas que hemos realizado.

Congresista Margot, tiene usted la palabra.

La señora PALACIOS HUAMÁN (PL).— Sí, bueno, ha sido muy general.

Con respecto, señor presidente, por intermedio suyo, el ministro habló de darle un valor agregado a los productos. ¿De qué manera eso se está coordinando?

Lamentablemente, en el Perú carecemos de eso, no podemos darle valor agregado, vendemos materia prima, desde recursos naturales, desde nuestros recursos minerales.

Entonces, ¿cómo se está articulando ese tema para darle ese valor agregado que usted está señalando, **(24)** esas cadenas de frío o lo que nuestros hermanos pescadores, agricultores, acuicultores, produzcan y puedan salir al mercado exterior. ¿De qué manera se está haciendo? si ese es un tema, un problema estructural de nuestro país, no poder hacer eso.

¿Y usted tiene identificado en este caso qué empresas locales del Perú van a poder tener en este caso el espacio de poder...? No podemos competir, ciertamente, con el mercado internacional, pero poder hacer algo, como mencionaba aquí uno de mis colegas, con respecto al tema de la quinua orgánica.

¿Qué está haciendo el Ministerio de Producción para poder aperturar estos mercados para nuestros pequeños empresarios o pequeños agroexportadores, o agroexportadores en gran escala?

Sería muy importante saber, por ejemplo, cuáles son esas empresas, a qué se dedican, cómo es que el Estado, a través del Ministerio de Producción, está apoyándolos para que sean competitivos.

Y algo importante, que también se señaló, con respecto a cuál va a ser la situación de los otros puertos, qué va a pasar con ellos.

Entendemos que va a disminuir el tema de la dinámica económica, va a concentrarse más aquí en el puerto de Chancay, ¿qué se está haciendo también para poder ver esa situación y que no se vean afectados nuestros otros puertos a nivel del litoral de nuestra costa peruana?

Y, bueno, sería importante, señor presidente, que eso nos pueda detallar, dar a esta comisión un listado de qué empresas se van a beneficiar también con este megaproyecto tan importante que, como lo han señalado, para el mes de noviembre estaría inaugurándose.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Elías, tiene usted la palabra.

El señor VARAS MELÉNDEZ (PB).— Gracias presidente.

Presidente, debo de comunicarle al señor ministro que está en una cartera ministerial muy importante, pero que genera mucho descontento en el hermano pescador.

La pesca, como todos sabemos, en el Perú es una actividad ancestral. La pesca hemos tenido en la parte de preinca, en la parte del Imperio Incaico y la Colonia se sirvió, los españoles, del mar de nuestro país.

Entonces, hemos pasado la vida republicana, se creó un Ministerio de la Producción. Hubo un Ministerio de Pesquería, se fusionó un solo Ministerio de Producción y realmente a la fecha no tenemos ningún resultado, porque el pescador sigue ahí.

Le cabecearon con la Caja del Pescador, hay toda una historia, realmente, con la pesca y ningún Ministerio de la Producción lo soluciona.

Mire, presidente, para informarle, nada más, con los últimos tres ministros de Producción, yo ya me cansé de pedirles

audiencia y yo no sé por qué no me quieren atender. ¿Y qué quería conversar con ellos?

El año pasado los hermanos pescadores, hablo ahorita de la pesca industrial, solamente han tenido una temporada de pesca, lamentablemente Imarpe... No lamentable, sino Imarpe es el Instituto del Mar del Perú quien hace los estudios de la salinidad, todo lo que tiene que ver con concentraciones con biomasa y determina mediante un informe al ministerio, al ministro de la Producción para que vea cuándo se programa la fecha de temporada de pesca.

Pero fíjese, presidente, todos los ministros, y que lo debe saber el ministro Sergio González Guerrero, todos los ministros se han sometido a la Sociedad Nacional de Pesquería, a la Sociedad Nacional de Industrias, a la Confiep, o sea han vendido su alma a los grandes empresarios, a los dueños de los consorcios pesqueros, han vendido su alma.

Porque pese a haber un informe de Imarpe, se han hecho los locos presidente, los ministros. No es gratis la locura.

Entonces, presidente, con todo el respeto que se merece el señor ministro, pero debe de saberlo él, que siempre nos han dado la espalda. Se hacen los locos.

Por ejemplo, ¿qué pasa? Las cuotas de pesca dicen que la anchoveta no debe ser capturada a menos de doce centímetros y se capturan puras especies juveniles menor de ocho centímetros.

Amayan las redes de los pescadores, pero ¿qué les interesa? La idea es llenar las bodegas con peladilla, atentando contra el futuro de la biomasa marina. **(25)** Eso ha hecho este gobierno que consiente con los ministros que se hacen los sordos. Empiezan a depredarse todo el mar, postergan, se hacen los locos, pasan los días y días; cuando deberían de una vez levantar el tema de temporada de pesca, pero no lo hacen, atentando contra la biomasa marina, pescando especies juveniles -las peladillas, que le llamamos- y, realmente, quien pierde es justamente el futuro del país.

Por ello, presidente, espero, porque yo voy a estar muy al tanto con el señor ministro de pasarle las cartas que Imarpe normalmente suele alcanzarle y que no le hacen caso a los de Imarpe. Pero como ellos han encontrado a alguien quien los atiende -el congresista Varas-, yo les notifico mediante mi despacho a los ministro. Pero hasta ahorita, -como le vuelvo a repetir- hasta el ministro que estuvo acá, que es el ministro que ahora es de Transportes y que antes era de Producción, hasta en el tiempo de él yo vengo luchando por que no se deprede el mar, porque los ministros se hacen los sordos y más obedecen a la Sociedad Nacional de Pesquería. Yo no sé qué dulce les invitan por allá.

Muchas gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— A usted, congresista.

Bien, hemos escuchado el congresista Elías Varas.

Ministro, de parte de esta Presidencia, yo exhorto a atender a los 130 congresistas la problemática de las diferentes regiones.

Algo muy importante ha dicho el congresista Elías Varas. Entonces, yo creo que aquí tenemos que trabajar pensando siempre en el desarrollo del país y hacer las cosas bien. Y esperemos, pues, que el nuevo ministro —porque tiene recién tres días— marque la diferencia, si no, ¿qué nos queda a nosotros? La Interpelación y después la censura. Y no podemos estar todo el tiempo en ello.

Señor ministro, entonces, esperemos que usted marque la diferencia.

El señor VARAS MELÉNDEZ (PB).— Presidente, antes de que haga uso el ministro, yo he hecho un pedido el día...

El señor PRESIDENTE.— Ya.

El señor VARAS MELÉNDEZ (PB).— Sí, permítame, un minuto nada más.

Yo he hecho un pedido el día de la presentación del voto de confianza acá. Ministro que no atiende la problemática del país, ministro que debemos hacerle una denuncia constitucional, con una inhabilitación de diez años de la función pública, a ver si les va a quedar ganas. Porque ya no nos hacen caso, y realmente quien pierde es el Perú.

Y acá yo creo que estamos los patriotas para defender esta nación, que históricamente la han postergado.

Muchas gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— A usted, congresista.

Espero que los 130 congresistas entendamos en castellano —se está hablando en castellano— respecto a su pedido.

Muchas gracias.

Bien.

Entonces, señor ministro, tiene usted la palabra.

El MINISTRO DE LA PRODUCCIÓN, señor Sergio González Guerrero.— Muchas gracias, presidente.

Respecto al tema planteado por el congresista Germán Tacuri y la congresista Margot Palacios Congresista...

El señor PRESIDENTE.— Congresista [sic], el micrófono. Acérquelo, por favor.

El MINISTRO DE LA PRODUCCIÓN, señor Sergio González Guerrero.— Sí, perdón.

Sobre la consulta de los congresistas representantes de Ayacucho respecto al problema de la exportación de quinua orgánica, nosotros vamos a tener que trabajar acá para solventar y resolver este problema de la mano con el Ministerio de Agricultura, con Sierra Exportadora, para ver cuál es el problema respecto a la certificación –lo que ustedes están planteando–, y hacer un acompañamiento, si es posible asistencia técnica, acompañamiento en la elaboración del plan de negocios, y que le permita a los productores de Ayacucho poder solventar este problema. Esto va a ser un trabajo articulado con el Ministerio de Agricultura.

En Ayacucho no solamente se puede exportar el tema de la quinua orgánica, sino también hay un potencial bastante importante del cultivo de la trucha, que ha ido creciendo. Antes había una producción en una zona bastante conocida, Vinchos, donde había una producción mínima de consumo directo, después fue llegando al mercado de la capital, y después se fue yendo a Lima.

Y así como ese modelo de cultivo en piscigranjas de trucha en la zona de Vinchos, se fueron ampliando a zonas altoandinas cercanas al VRAEM, como Calicanto, Tutumbaru, y se podría hacer un trabajo, ¿no?

En la línea de lo que refiere el presidente, las puertas abiertas del ministerio para trabajar articuladamente. Igual, de la misma forma con el congresista Varas, podemos tener una reunión conjunta con el Imarpe. Cualquier decisión que tome el ministerio tiene que ser respaldada científicamente, esa es la función del Instituto del Mar del Perú. Si hay una decisión que tome el ministerio, obviamente tiene que ser con un respaldo técnico sólido, y para eso tenemos al Instituto del Mar del Perú.

Respecto al valor agregado, **(26)** que también refirió la congresista Margot, en el Ministerio de la Producción no solamente nos limitamos al tema del valor agregado que te puede dar un cite o el programa Innóvate Perú, sino también los propios desembarcaderos pesqueros artesanales le dan un valor agregado al recurso hidrobiológico, siempre y cuando esté adecuado a las normas sanitarias, siempre y cuando el desembarcadero tenga condiciones salubres, siempre y cuando el desembarcadero no esté en condiciones que solamente viene el desembarque, lavan los recursos con, de repente, ni siquiera agua potable o energía eléctrica o servicios básicos puedan tener algunos desembarcaderos.

Los que se están construyendo, los nuevos, están adecuados a la norma sanitaria. Tienen sus productores de hielo. Los pescadores artesanales no tienen la facilidad, en muchos casos, en muchos desembarcaderos, de tener el hielo a disposición. Entonces, ahora vamos a verificar que estos desembarcaderos nuevos que se están construyendo, esta modernización que se está haciendo con el desembarcadero de los pescadores artesanales a Chancay esté en esas condiciones.

Si tenemos que fortalecer el trabajo conjunto no solamente es a nivel del Ejecutivo, sino también del Legislativo con los gobiernos regionales conjuntamente, porque ahí tenemos un trabajo con la Dirección Regional de Producción. Y como refería, hay una muy importante alternativa potencial, que es el tema del desarrollo de la acuicultura. Eso es respecto a las a las consultas puntuales de los de los congresistas.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Bien, señores, ha sido la presencia del ministro, y con el compromiso que las preguntas de esta Presidencia y de algunos congresistas las va a hacer llegar por escrito a esta comisión.

Señores congresistas, antes de despedirse, el congresista Germán Tacuri quiere cerrar su pregunta.

Congresista, adelante.

El señor TACURI VALDIVIA (BM).— Quisiera pedirle al ministro que le fije fecha al congresista Varas, para que se pongan de acuerdo de una vez y pueda atenderlo en su despacho.

Nada más, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Ministro, ¿tiene usted la palabra?

El MINISTRO DE LA PRODUCCIÓN, señor Sergio González Guerrero.— Nos podríamos reunir, congresista, el lunes. El lunes en la tarde.

El señor VARAS MELÉNDEZ (PB).— Coordinamos ahorita.

El MINISTRO DE LA PRODUCCIÓN, señor Sergio González Guerrero.— Sí, la hora, para poder reunirnos, ¿no? Las puertas abiertas del ministerio.

El señor PRESIDENTE.— Congresista, el ministro está dispuesto a trabajar, porque quiere ver el desarrollo del país, a todos los que están presentes. Pero, congresista Varas, esto quiere decir que el proyecto de ley que usted está lo tiene en mente, yo le sugiero que sea un proyecto multipartidario, ¿no?, sería interesante una buena propuesta.

Bien, señores congresistas, vamos a suspender por unos minutos para despedir al ministro.

Pero si hubiera algún congresista todavía, algún congresista que virtualmente quiera hacer alguna pregunta.

El señor DÁVILA ATANACIO (BM).— Sí, presidente, Pasión Dávila.

El señor PRESIDENTE.— ¿Su nombre?

Congresista Pasión Dávila.

El señor DÁVILA ATANACIO (BM).— Pasión Dávila, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Bueno, hasta el momento hemos llamado. Vemos que usted tiene esas ganas de participar en esta sesión.

Tiene usted la palabra, congresista.

El señor DÁVILA ATANACIO (BM).— Sí, muchas gracias.

Me dirijo al ministro de la Producción. La semana pasada, en la semana de representación, hemos constatado en la laguna de Punrún, que queda en la región de Pasco, en la que la empresa chilena Mar Andino está haciendo la producción de truchas en la laguna de Punrún, en la cual han instalado más de 100 jaulas para la crianza de truchas. Y esa instalación de jaulas está contaminando, porque las truchas se alimentan, ¿no?, y eso ya genera la contaminación, lo cual está depredando toda la fauna silvestre. Entonces, hay un malestar de la comunidad.

Y cuando nosotros preguntamos al director de Producción del gobierno regional, nos dice "toda la autorización la realiza el Ministerio de Producción".

Por lo tanto, lo que yo debo pedirle al ministro es que pida la información de cuál es la situación legal de esa empresa. Según la indicación que tengo, extraoficialmente, me dicen que ni siquiera tienen la autorización, (27) pero ya vienen produciendo más de 7 u 8 años.

Entonces, ¿quién es el responsable? Y eso lo queremos saber nosotros para tener la información correcta, presidente. Eso quería decirle al ministro de la Producción.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Gracias a usted, congresista. Damos la palabra al ministro de la Producción.

El MINISTRO DE LA PRODUCCIÓN, señor Sergio González Guerrero.— Efectivamente, vamos a tener que ver qué es lo que está pasando ahí, pedir información a las autoridades competentes. Señala el congresista Pasión Dávila que existe un impacto ambiental en el cultivo de truchas en jaulas flotantes en la zona de Pasco. Pediremos la información, coordinando, obviamente, con el Gobierno Regional de Pasco, por las propias competencias de este nivel de gobiernos. Y se dará cuenta al despacho de Presidencia.

El señor PRESIDENTE.— Muy bien, colegas congresistas, entonces, colega Pasión, su pregunta estará haciéndola llegar a esta Presidencia, como también de otros congresistas.

El señor DÁVILA ATANACIO (BM).— Sí, lo voy a hacer.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Colega Pasión Dávila, ¿alguna... Colega, adelante. Tiene usted la palabra.

El señor DÁVILA ATANACIO (BM).— Sí, este tema es un tema muy delicado, porque ya observación de parte de la [...] es constante. Y nosotros hemos verificado, incluso hemos encontrado nosotros truchas pudriéndose en contenedores, y eso no es correcto.

Nosotros tenemos que vigilar y no podemos permitir la contaminación de nuestra fauna silvestre en la laguna más grande que tenemos, en Laguna de Punrún, en Cerro de Pasco.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— A usted, congresista.

Ministro, tiene usted la palabra.

El MINISTRO DE LA PRODUCCIÓN, señor Sergio González Guerrero.— Sí, como refería, este es un tema ambiental. Se van a hacer las coordinaciones con la OEFA, con el Ministerio del Ambiente, con la Dirección Regional del Gobierno Regional de Pasco, para pedir la información respecto a lo que refiere el congresista. Y se pondrá en conocimiento de la Presidencia de la comisión.

Hay que tener en cuenta que como esto no era un tema de agenda, de alguna forma, esta información puntual se tiene que trabajar con los actores involucrados. En este caso, como referí, el Ministerio del Ambiente, la OEFA, el propio Ministerio de la Producción en lo que le corresponda, el tema de los gobiernos regionales en lo que respecta a las autorizaciones que se dan para el desarrollo de la actividad acuícola en las lagunas altoandinas.

Es sabido también que la mayor producción de las truchas es precisamente de las lagunas altoandinas, que tienen mayor volumen en la medida de la posibilidad de cultivo de estas truchas en las jaulas flotantes.

El señor PRESIDENTE.— Bien, ministro, son preguntas que no están dentro de la agenda, pero, de todas maneras, el ministro está escuchando y hará llegar también la respuesta por intermedio de esta Presidencia.

Congresista Kelly Portalatino. A ver, acaba de llegar, pero todavía tenemos este tiempo.

Adelante, congresista.

La señora PORTALATINO ÁVALOS (PL).— Gracias, presidente. Por su intermedio, quiero preguntar al ministro de Producción, no sin antes saludarlo, por su intermedio, y a su equipo técnico, a la señora gobernadora de la región Lima y a su equipo, y a nuestros señores congresistas.

Presidente, particularmente, tanto el colega Elías Varas como mi persona, representamos a Áncash. Y, definitivamente, es el común denominador de un punto principal.

Si estamos hablando del tema emblemático de este proyecto de Chancay, estamos hablando también que tenemos que resguardar nuestra especie hidrobiológica, porque nuestra especie hidrobiológica hoy está siendo depredada. Hoy se encuentra con una falta de eficiencia, probablemente, en identificar por parte de Imarpe, que se identifique (28) específicamente en aquellas regiones, incluida nuestra región Áncash, dentro de nuestro

litoral, que las tallas mínimas hoy en día están generando mucha explotación, y esto genera, probablemente con el tiempo, depredación de las especies.

Y una vez yo quiero mencionar que tenemos resoluciones ministeriales que actualmente se encuentran vigentes, y se viene solicitando a través de Imarpe, que es el órgano competente, para que se realicen los estudios que corresponden, conforme indica la Ley 25977, Ley general de la pesca, en su Título II, del artículo 10, donde estipula el ordenamiento pesquero "es el conjunto de normas que permiten administrar una pesquera sobre la base del conocimiento actualizado de sus componentes biológicos, pesqueros, económicos, y sociales".

Específicamente, nosotros estamos pidiendo, presidente, que en la región Áncash, también se encuentra su viceministra y coordinamos y se iba a tomar las decisiones para que se pueda dar por excepcionalidad, o busquemos los términos específicos, para que nuestros pescadores artesanales puedan acceder a recaudar estas especies hidrobiológicas, como es la lorna, machete, caballa, jurel, cachema, coco y otros, para que puedan ellos tener un aporte para sus familias, y de lo cual lamentamos de que todavía no tengamos una respuesta.

Está bien, nosotros vamos a apoyar bastante con las reglas claras y el ordenamiento, y todas las carteras de Estado deben participar por el Proyecto Especial Chincas. Pero, ¿quién habla de nuestros pesqueros artesanales o armadores, que ellos también debe tener presencia?, y ahora lo tenemos a través suyo, presidente, al ministro de Producción para que responda, porque los armadores y pescadores artesanales merecen tener una oportunidad, y que Imarpe cumpla con su función, con sus competencias como corresponde. Porque no podemos ser ajenos a la necesidad de los hermanos, ellos necesitan una oportunidad.

Y para finalizar mi intervención al respecto, es que es muy importante también tomar en consideración que se debe corregir probablemente el momento de la fiscalización de nuestros armadores y pescadores artesanales, que hoy están multados, están en proceso judicial y que genera perjuicio. Y, lamentamos, a veces hay abuso de autoridades, o también las normas actuales vigentes se encuentran muy ambiguas, y no da un claro espacios de correcta extracción para este sector, que no son competencia para aquellas pesqueras de gran escala.

Y, bueno, en ese en ese sentido, presidente, definitivamente es muy importante seguir con esta conducta que todos los ministros del Estado vengán a rendir cuentas a esta Comisión de Fiscalización, que para eso estamos nosotros, para hacer el control político.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— A usted, congresista.

Ministro, tiene usted la palabra.

El MINISTRO DE LA PRODUCCIÓN, señor Sergio González Guerrero.— Gracias, presidente.

Congresista, efectivamente, cualquier decisión que tiene que tomar el Ministerio de la Producción, se tiene que ceñir estrictamente a una evaluación técnica-científica que hace el Instituto del Mar del Perú.

A nosotros nos interesa el Imarpe sólido, fortalecido, y que toda decisión que vaya orientada a un aprovechamiento sostenible de los recursos hidrobiológicos, como bien lo refiera, sea bien sustentada con un análisis científico, técnico, sólido del Imarpe.

No solamente es el tema de los pescadores artesanales relacionados al desembarque de los recursos, que ya lo hemos venido repitiendo, sino también es este fortalecimiento que nosotros vamos a buscar desde la gestión para un diálogo constante con los gremios pesqueros, con las asociaciones de pescadores artesanales de la zona de Áncash, de la zona de Samanco, Los Chimus, Chimbote, desembarcaderos o pescadores que realmente necesitan siempre el apoyo de Fondepes a través de **(29)** sus líneas de intervención, no solamente está en la infraestructura pesquera sino también está en el apoyo crediticio, el apoyo para la adquisición de los motores, los aparejos de pesca, el mantenimiento de sus embarcaciones.

Entonces, vamos a realizar, definitivamente, un trabajo conjunto.

El señor PRESIDENTE.— Bien, colegas, ha sido la participación del señor ministro de la Producción.

Vamos a suspender por unos breves segundos para despedir al ministro de la Producción.

—Se suspende la sesión.

—Se reanuda la sesión.

El señor PRESIDENTE.— Colegas congresistas, vamos a reanudar la sesión.

Tenemos el quinto punto. Vamos a tocarlo como cuarto punto.

Tenemos la presentación de la señora ingeniera Rosa Gloria Vásquez Cuadrado, gobernadora regional de Lima Provincias, para que nos informe sobre los siguientes temas:

1. Informe, en su condición de autoridad regional, sobre su participación en la construcción del Mega Proyecto del Puerto de Chancay, el que se encuentra dentro de su jurisdicción, obra que viene siendo construida por la empresa Cosco Shipping Ports, Chancay-Perú, capitales extranjeros.

2. Informe si la empresa Cosco Shipping, Chancay, Perú, le ha hecho llegar a su despacho específicamente a la Gerencia de

Infraestructura, algún documento o proyecto relacionado con la construcción de la mega obra del puerto de Chancay, que se encuentra en plena ejecución.

3. Informe si existe algún requerimiento por parte de la ciudadanía, quiere decir la sociedad civil, así como de entidades públicas o privadas colindantes a la construcción del puerto de Chancay.

Señora gobernadora regional de Lima Provincias, ingeniera Rosa Gloria Vásquez, le cedemos la palabra. Adelante.

La GOBERNADORA REGIONAL DE LIMA, señora Rosa Gloria Vásquez Cuadrado.— Muchas gracias, señor presidente de la Comisión de Fiscalización señores congresistas, en primer lugar, agradecerles por la invitación que nos ha llegado al Gobierno Regional de Lima referente a los tres puntos, preguntas, que de manera continuada voy a contestar.

Primeramente, me menciona que en nuestra condición de autoridad regional, cuál es nuestra participación en la construcción de este megapuerto de Chancay?

Bueno, primeramente, decirles que nuestro Gobierno Regional de Lima no ha tenido ninguna participación antes y durante la construcción de este megapuerto, toda vez que los actos administrativos han sido llevados a cabo por parte de la Autoridad Portuaria Nacional, conforme a la Resolución de Acuerdo de Directorio 132 del 2019, considerando que se trata de una obra ejecutada por una alianza público-privada entre Proinversión, Volcan y Cosco Shipping.

Sin embargo, queremos dejar sentado que desde los años 2006 y 2008, el Gobierno Regional **(30)** de Lima siempre ha mostrado interés y ha impulsado sacar adelante esta construcción del megapuerto terminal portuario, toda vez que con esos fines se llevaron a emitir ordenanzas regionales, siendo la 004-2006 y la Ordenanza 001-2008, por las cuales se declaran de interés regional facilitar este proyecto para la construcción, para el financiamiento, la operación y mantenimiento de este megapuerto en la región Lima.

Con ello, en esta primera interrogante que nos han hecho, mencionar que actualmente no hemos emitido ningún documento en cuanto a la construcción de este megapuerto.

En cuanto a la pregunta número 2 sobre si la empresa Cosco Shipping nos ha hecho llegar a la región Lima, específicamente a la Gerencia de Infraestructura, algún documento o proyecto relacionado con la construcción del megapuerto. Bueno, ante ello le mencionamos que desde la gestión que hoy yo represento, la 2023, hasta la fecha no se ha recibido ningún documento alguno relacionado con la construcción del megapuerto. Sin embargo, habría que señalar que en el año 2018, tanto la Municipalidad Provincial de Huaura, solicitó al gobierno regional a través de

la Gerencia de Recursos Naturales, un estudio de estimación de riesgos, a fin de continuar con la ejecución de la construcción.

En cuanto a la interrogante 3, si existen requerimientos por parte de la ciudadanía en cuanto, como entidades públicas o privadas, nosotros hemos tenido algunos requerimientos, promovidos lógicamente por la población. Hubo un pequeño problema, bueno, un problema en cuanto al hundimiento de algunos lugares en unos centros poblados cercanos a esa construcción, los cuales, en su momento, tuvimos una intervención a través de nuestras gerencias respectivas, pero que fueron asumidos totalmente ya por la empresa que está ejecutando esta obra del megapuerto.

En cuanto a estas interrogantes, señor presidente, es lo que puedo manifestar.

El señor PRESIDENTE.— Bien, señores congresistas que están presentes soliciten la palabra y los que están virtualmente, levanten la mano para hacer la anotación correspondiente.

Congresista Kelly Portalatino, tiene la palabra.

La señora PORTALATINO ÁVALOS (PL).— Gracias, presidente.

Hemos escuchado atentamente a la señora gobernadora Rosa Gloria. Efectivamente, eso ya es claro; sin embargo, hay que precisar lo siguiente, presidente:

La señora gobernadora de la región Lima es la que también administra la salud pública a través de su Dirección Regional de Salud, por lo tanto, tiene una gran responsabilidad en fortalecer y trabajar en conjunto con el Ministerio de Salud, si es que no tuviese el acompañamiento o la capacidad técnica o presupuestaria para fortalecer el establecimiento de salud en Chancay, teniendo en consideración, presidente, que este megapuerto emblemático, que tiene una proyección geopolítica con Asia, y que podríamos nosotros diariamente, cuánta población va a transcurrir en este megaproyecto, y no podemos ser ajenos ni podemos nosotros estar pasibles o pasivos en nuestros asientos, en que no se fortalezca o categorice el Establecimiento de Salud de Chancay, donde hoy en día hay muchos cuestionamientos de falta de implementación, infraestructura, recurso humano.

Entonces, es lamentable que ciertos funcionarios de la Dirección Regional no hayan tomado acciones rápidas y concretas, porque no ha llegado a la Comisión de Salud para tomar acciones, ni mucho menos tengo conocimiento que ha llegado al Ministerio de Salud, porque si no hubiera sido público.

Sin embargo, presidente, estamos hablando de la salud pública no solamente de los hermanos de Chancay, estamos hablando de la salud pública de los extranjeros. ¿Por qué? Porque van a generar movimiento de empleo diario, más de miles y miles de personas que van a recurrir a esta importante comunidad, pueblo, que,

definitivamente, no podemos acceder a un hospital. Y el hospital de ahí, de Chancay, al más cercano es lejos. (31)

Entonces, tenemos que invertir algunas acciones, y voy a la pregunta. ¿Qué acciones está haciendo la señora gobernadora para fortalecer el establecimiento de salud en Chancay? ¿Y cuáles son los resultados que viene ejecutando definitivamente por parte de su director regional?

Gracias.

La GOBERNADORA REGIONAL DE LIMA, señora Rosa Gloria Vásquez Cuadrado.— ¿Contesto?

El señor PRESIDENTE.— Adelante, gobernadora.

La GOBERNADORA REGIONAL DE LIMA, señora Rosa Gloria Vásquez Cuadrado.— Muy amable. Muchas gracias.

Señor presidente, creo que nuestra realidad, la realidad que vive no solamente nuestra región, es el país, ¿no?, definitivamente tenemos un gran problema en el sector Salud. Y acá tenemos que ser muy claros en enfatizar que el presupuesto del sector salud va directamente a las unidades ejecutoras, directamente a los hospitales, directamente a las redes de salud para que puedan ser atendidos ese tema. Hay una gran carencia, no solamente hablamos del sector Salud, de Educación, Agricultura. Las normas están dadas, pero no se cumplen, no hay presupuestos que se dan.

Nuestro gobierno regional, a pesar de que no tenemos las transferencias respectivas que corresponden a toda la parte de operatividad de estas entidades de salud, a pesar de ello, señores, estamos totalmente comprometidos en cuanto, por ejemplo, a la construcción de los centros de salud, a que hoy en día ya estén operativos.

Es por ello que, por ejemplo, el año pasado no más pusimos ya en operación, en funcionamiento el Hospital Regional de Resola. Ya hemos entregado la obra también de Pacarán. Estamos a punto de entregar otro centro de salud de Quilmaná. Hemos, gracias a esa gestión que hemos realizado, nos han aprobado la construcción del Hospital Regional de Huaral y el Hospital Regional de Huacho, que en ese momento se encuentran en plena elaboración de los expedientes, de toda la parte técnica.

A nivel de Chancay, ese hospital de Chancay, que es de emergencia, también ha sufrido el año pasado un incendio, y nosotros de manera inmediata hemos hecho las coordinaciones, ¿no? para que podamos solucionar ese problema que realmente había afectado al Hospital de Chancay.

Estamos implementando, con nuestro propio presupuesto, los centros de salud que carecen de todo, presidente. Es una pena, yo viajo por toda la región, yo atiendo nueve provincias, 128 distritos, y hay una carencia total, definitivamente, de intervención del Estado, carencias de personal de salud. ¿Pero

quién da el presupuesto para contratar a los médicos? Presidente, eso lo del MEF.

Hoy en día tenemos un problema grande en cuanto al pago de las deudas al sector salud. Están ya en este momento organizándose para reclamar, porque simplemente no les pagan. ¿Y de dónde sale el presupuesto? No sale del gobierno regional. La gestión lo hace el gobierno regional, pero esto sale del Ministerio de Economía y Finanzas, previa aprobación del Ministerio de Salud.

Sí estamos comprometidos, presidente, y en ese sentido, definitivamente, estamos articulando. Yo sé lo que se viene el megapuerto, va a traer no solamente desarrollo, pero nos ha encontrado este proyecto prácticamente, ¿qué le digo?, no hemos estado preparados. El gobierno, el Estado, no ha estado preparado. Faltan vías de comunicación, hay lugares que no tienen agua y desagüe, está colapsando el sector educación, está colapsando el sector salud. Presidente, el tema de seguridad, no hemos estado preparados como Estado, ¿no?

Entonces, yo creo que acá, definitivamente, tenemos que articular. Y yo saludo que haya salido un decreto donde se está formando la comisión multisectorial para poder intervenir. Aunque ya el megapuerto nos va a ganar en el tema de su inauguración, en el mes de noviembre, y ojalá que se solucione todo este problema que hoy en día se está dando. Porque, definitivamente, este megapuerto no solo trae desarrollo a mi región, sino va a traer desarrollo a todo el país.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Varas.

Gracias, gobernadora, por su respuesta.

Congresista Kelly, tiene usted el uso de la palabra.

La señora PORTALATINO ÁVALOS (PL).— Con las disculpas del colega.

Es que yo he preguntado específicamente el tema de Chancay. ¿Qué acción está haciendo? Porque nosotros, los congresistas de la República, estamos para para coadyuvar, para poder articular, fortalecer las gestiones no solamente de la región, sino a nivel nacional.

Estamos hablando de pasivos que nos han dejado, pero lo importante es un tema específico. Nadie va a estar preparado para nada, así tal cual está el estado peruano. Sin embargo, ¿qué acciones ha hecho (32) la Dirección Regional de Salud para poder articular o pedir presupuesto, pedir diferentes partidas presupuestales o específicas de gastos o modificaciones presupuestales que existe dentro de su jurisdicción para poder salvaguardar el tema del establecimiento de salud de Chancay?

El señor PRESIDENTA.— Gobernadora, tiene usted la palabra.

La GOBERNADORA REGIONAL DE LIMA, señora Rosa Gloria Vásquez Cuadrado.— Presidente, por su intermedio, a estimada congresista le voy a hacer llegar toda la documentación que hemos remitido

de solicitud. Una serie de planteamientos de necesidades de nuestra región, que en este momento está en el Ministerio de Economía y Finanzas. Estoy pidiendo una reunión, el día de ayer estuve en Palacio de Gobierno hablando con justamente la persona que coordina, el jefe de Asesoría de la presidenta, para poder coordinar una reunión con el ministro de Economía y Finanzas.

Porque si no se solucionan estos petitorios –como dice nuestra congresista– muy necesarios, señor presidente, la salud en nuestra región va a colapsar, definitivamente. Y entiendo yo la preocupación de nuestra congresista y de muchos congresistas que también se nos han acercado para poder apoyarnos en este tema de que se solucionen los pagos urgentes del sector salud.

Están ya por abandonar sus cargos. Hay una amenaza de parte de los médicos de abandonar su cargo porque no les pagan, presidente. Y ojalá podamos, de veras, con la intervención de nuestra congresista Portalatino y de otros congresistas, que nos puedan apoyar a que se pueda solucionar este problema existente.

El señor PRESIDENTE.– Bien, señorita gobernadora.

Ahora sí, el congresista Varas. Tiene usted la palabra.

El señor VARAS MELÉNDEZ (PB).– Sí, gracias, presidente.

La verdad que muy acertado lo que usted el día de hoy ha convocado en esta reunión de Fiscalización, a las autoridades locales, tanto al alcalde del distrito de Chancay como a su gobernadora, y mucho más a los sectores comprometidos directamente con este tema de la regulación. Todo esto nos convoca el megapuerto de Chancay.

En definitiva, presidente, debo yo preguntarle o hacerle un recuento. Si bien es cierto Chancay es una población más o menos de sesenta y tres mil habitantes, que pertenece a una provincia de Huaral. Si bien es cierto no sabemos que tengan un presupuesto, yo estoy seguro que ningún distrito, ninguna región tiene el presupuesto que quiere. Eso, desde que uno es autoridad, tiene que pensarlo así. ¿Por qué? Y justo para darle más o menos algo de lo que hemos venido conversando estos días. Nosotros vivimos preocupados, desde el Congreso de la República, cuando aprobamos el presupuesto al finalizar el mes de noviembre, porque lo que se va a gastar como egreso o se va a invertir en el país tiene que ver con el tema de los ingresos, que tiene que ver con las recaudaciones.

¿Cuando exoneramos tributos, prácticamente qué vamos a recaudar?

Cuando no formalizamos y solamente tenemos el 73.7 % de formalizado la PEA, o sea, la Población Económicamente Activa, entonces ya nos damos cuenta de que muy poco se va a recaudar. Entonces, lógico, que ese es un trabajo del Ministerio de Economía, para eso tiene a la SUNAT y todos los organismos que deberían generar recaudación y ampliar la base tributaria. Eso es trabajo de ellos. Pero va esto de la mano para saber ustedes,

cuando nosotros pedimos como gobierno, porque hay necesidades que tienen que ser asistidas de nuestros ciudadanos.

En definitiva, el gobierno local, que está acá el señor alcalde Juan Álvarez Andrade, ¿para qué lo eligieron alcalde? Lo eligieron para que genere bienestar en su localidad de Chancay, para eso lo eligieron. O sea, la gente quiere vivir mejor con la gestión del señor Juan Álvarez Andrade.

¿Y de qué manera la población va a vivir mejor? Cuando tiene buenos servicios de agua, hay seguridad en la zona, la población se siente protegida, todos tienen agua potable segura, potabilizada, y todos tienen el servicio básico, ¿no?

Entonces, básicamente la autoridad tiene que entender que a uno lo eligen para generar bienestar. No lo eligen como una parte decorativa, sino lo eligen para generar bienestar. Entonces, el plan que debería generar una autoridad es decir, "bueno, ya voy tres meses, ya voy un año, ¿y qué tanto he mejorado la vida de estas personas? Que generaron la confianza hacia mí. Si uno va por ahí, en ese concepto, va a ir comprometiéndose más con las necesidades de la población. **(33)** Y digo esto, ¿por qué? Porque una vez que va a haber esta inversión, la empresa privada hará lo que le corresponde: sus vías de acceso, su oferta que van a dar, su oferta industrializada. Pero ustedes como han generado a los sesenta y tres mil pobladores, al menos de Chancay hablemos, no hablemos de la provincia, como le estamos generando cambiándole la vida, sabiendo que Chancay se dedica a las actividades propiamente que es la agricultura y la pesca, ¿no? Entonces ¿Cómo estamos adaptando? Y lo digo también, presidente, porque hasta ahorita, pese a que la gobernadora ha dicho que ha generado una serie de documentos, yo no he visto ninguna iniciativa legislativa en ninguna comisión que se haya trabajado algún pedido que se haya hecho por parte del alcalde o por parte de la gobernación. ¿Por qué? Porque sería importante conocerlo, y el Congreso debería estar muy preocupado por agendar las iniciativas que ustedes hubieran presentado.

Como dice la gobernadora, nadie nos hemos preparado. Es cierto, es que trabajamos así. Es un país bastante fragmentado, fraccionado, burócrata, con altos niveles de corrupción, y que no tenemos realmente esa coordinación, ese engranaje. Pero ya, bueno, ya estamos, como se dice, sobre el caballo encima. ¿Qué vamos a hacer en adelante?

Por eso, presidente, la pregunta que yo haría o la pregunta que todos deberíamos conocer es cómo están los indicadores sociales actualmente en Chancay. ¿Cuáles son los indicadores sociales? ¿Cómo están con el tema de la educación? ¿Cómo están con el tema de la salud? ¿Cómo están con el tema de la protección al agricultor de sus actividades básicas?

Entonces, eso es lo que todos queremos escuchar para poder ver, porque de acá se va a empezar a trabajar el tema presupuestal,

gobernadora, y realmente si no estamos preparados, no vamos a poder avanzar en el ayuda que queremos destinar a estas localidades que van a ser impactadas de manera directa con este megapuerto.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— A usted, congresista.

Señora gobernadora, tiene usted la palabra.

La GOBERNADORA REGIONAL DE LIMA, señora Rosa Gloria Vásquez Cuadrado.— Por su intermedio, señor presidente.

Señor congresista, sí hemos presentado al Congreso de la República, el año pasado, para que puedan aprobar los proyectos y obras de nuestra región. No tenemos, no hemos tenido realmente..., nos han dado los proyectos, el presupuesto para los proyectos que hemos solicitado.

Hoy en día venimos preparando también una propuesta, una normativa, especialmente en favor, ¿de quién?, de los pescadores.

Señor congresista, es una situación bastante difícil la que están pasando ellos. Yo lamento mucho que solamente en esta construcción del megapuerto se hayan considerado, de repente, indemnizaciones a los pescadores. Pero luego de que los indemnicen, ¿de qué van a vivir? ¿Cómo se va a trabajar?

Justamente se había preparado eh una propuesta, que la vamos, definitivamente, a socializar con el Ministerio de la Producción. Y pensábamos hacer como una iniciativa legislativa, de repente a través de la Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales, en cuanto a lo que significa para los pescadores la acuicultura, todo lo que significa esa Ley de Promoción y Articulación de la Acuicultura y la Maricultura en la zona de Chancay. No solamente para que se dediquen a nivel de lo que es la crianza de peces a nivel de granjas, sino también en el mar.

Hemos venido nosotros haciendo apoyo a los pescadores, indistintamente, a través del Procompite, por ejemplo, implementando nosotros en sus capacidades con motores, con toda la implementación que se necesita para la pesca, pero es insuficiente.

Sí, vamos a insistir, señor congresista, nosotros para poder articular y también dar una iniciativa legislativa en favor de los pescadores.

El señor PRESIDENTE.— Señores congresistas que se encuentran virtualmente, si algún congresista quiera hacer el uso de la palabra, levante la mano, o si no prenda su micrófono.

No habiendo el uso de la palabra por parte de los congresistas que se encuentran virtualmente, señora gobernadora de Lima Provincias, Rosa Vásquez Cuadrado, esta Presidencia tiene las siguientes preguntas.

Antes de hacer la pregunta, primero le damos un enunciado.

Señora gobernadora, **(34)** en el mes de mayo del año 2023, usted mencionó que sostendría reuniones con los responsables del megaproyecto y verificaría que tengan toda la documentación en regla, así como otros aspectos esenciales de su operatividad, responsabilidad social, cuidado ambiental y seguridad de la zona.

Señora gobernadora, la pregunta es, ¿qué encontró?

Tiene usted el uso de la palabra.

La GOBERNADORA REGIONAL DE LIMA, señora Rosa Gloria Vásquez Cuadrado.— Presidente, muchas gracias.

Sí, presidente, se ha hecho un seguimiento a nivel documentario, y hasta lo que hemos podido encontrar, ellos tienen todas las autorizaciones, no solamente en su momento del gobierno regional, sino también en su momento de las municipalidades respectivas dentro de la provincia de Huaral y sobre todo de los ministerios.

Que hayamos encontrado algo que no tenga una autorización debida no se ha hecho, o sea, no hay, no existe. Nosotros por eso es que nos hemos un poco sorprendido sobre este pedido que ha hecho la Procuraduría Nacional respecto a algunos incumplimientos o que no correspondan para que se pueda construir el megapuerto. Y ojalá que eso se solucione definitivamente, porque hay una gran expectativa no solamente en nuestra región sino en todo el país.

Sobre la base de esta próxima inauguración del megapuerto, estamos también nosotros teniendo planes de gestión, de trabajos que se van a hacer, lógicamente, luego de esta operatividad.

El señor PRESIDENTE.— Bien, la siguiente pregunta, señora gobernadora regional de Lima provincias.

La pregunta:

¿Ha presentado usted alguna observación a la construcción de la Carretera Central?

La GOBERNADORA REGIONAL DE LIMA, señora Rosa Gloria Vásquez Cuadrado.— Bueno, en cuanto a la Carretera Central, ese es un poco el otro tema.

Yo he participado en el sentido de que nos han convocado los técnicos que estaban elaborando justamente la parte técnica de la construcción de esta carretera. Hemos podido socializar con las comunidades campesinas, quienes en su momento ya habían sido convocados también, y estaban dando todas las facilidades respectivas para la construcción de esta megaobra.

Definitivamente, yo creo que esto va, de alguna manera, esa alternativa va a ser muy importante, porque la carretera actual, la Carretera Central, prácticamente ha colapsado, ¿no? Y,

definitivamente, esta nueva carretera, hay una gran proyección, una gran expectativa, ya que será la mayor inversión que haga el gobierno en una obra tan importante como esta.

El señor PRESIDENTE.— ¿Quiere decir que no ha presentado ninguna observación?

La GOBERNADORA REGIONAL DE LIMA, señora Rosa Gloria Vásquez Cuadrado.— No, no, presidente, no hemos presentado ninguna observación. Antes hemos solicitado nosotros al Ministerio de Transporte una reunión en la provincia de Huarochirí, porque el territorio que va a pasar la carretera es mayormente en la provincia de Huarochirí, que forma parte de la región Lima. Hemos pedido una reunión técnica para que nos hagan toda una explicación y nos entreguen también el proyecto. Porque, ¿cómo observamos de un proyecto que no tenemos?

Entonces, dentro de ello, esperemos que nos den la fecha para poder estar presentes, no solamente el gobierno regional, sino la municipalidad provincial y los distritales dentro de esta influencia que va a tener la Carretera Central.

El señor PRESIDENTE.— Bien, señora gobernadora, ahora viene la tercera pregunta.

Entendemos que esta obra pasaría e impactaría por 17 comunidades de la provincia de Huarochirí. La pregunta es, ¿ya se ha realizado la consulta previa en dichas comunidades y se ha establecido qué beneficios recibirán estas comunidades?

Gobernadora, tiene usted la palabra.

La GOBERNADORA REGIONAL DE LIMA, señora Rosa Gloria Vásquez Cuadrado.— Sí, presidente.

Referente a ello, ya las comunidades han venido trabajando, porque eso ya viene, este proceso de elaboración del expediente de preinversión ya viene con tiempo. Sí, cuando yo he podido acudir, ya siendo gobernadora, ya tenía la anuencia, lo que sí hemos observado, porque estaban en plena elaboración del expediente, que no habían considerado, por ejemplo, los brazos que unen a los pueblos.

El tema no solamente es pasar la Carretera Central, y se quedaban aislados muchos pueblos de la provincia de Huarochirí. Entonces, en su momento, en dicha reunión donde estaban las comunidades campesinas, solicitamos a la empresa para que puedan incluir estas conexiones de vías a la carretera que se estaba programando. Nosotros no hemos tenido una respuesta, no conocemos el detalle del expediente técnico, la cual ya hemos solicitado **(35)** en esta reunión que le acabo de mencionar, para que nos informen, nos detallen si han incluido esas vías o, en todo caso, debieran incluirla. Porque no podemos hacer una carretera aislando a los pueblos. Al contrario, las carreteras tienen que unir a los pueblos, tienen que estar unidos porque,

definitivamente, de esa manera se va a dar el desarrollo de esos lugares.

El señor PRESIDENTE.— Gobernadora, la pregunta fue clara.

¿Se hizo la consulta previa?, ¿sí o no?

La GOBERNADORA REGIONAL DE LIMA, señora Rosa Gloria Vásquez Cuadrado.— Bueno, han hecho la consulta a la población, han hecho la consulta a las comunidades campesinas.

El señor PRESIDENTE.— ¿Qué beneficio tienen las comunidades nativas?, ¿las comunidades mencionadas?

La GOBERNADORA REGIONAL DE LIMA, señora Rosa Gloria Vásquez Cuadrado.— Bueno, los beneficios, definitivamente, son saltantes.

Si hay una carretera central de la forma como lo han diseñado, definitivamente, sacar los productos de la agricultura, el traerlo a Lima va a ser mucho más más rápido y eficiente. Claro que eso va a traer desarrollo, definitivamente, y hay un consenso en todas las comunidades de que esta carretera cuanto antes pueda construirse.

El señor PRESIDENTE.— Bien, gobernadora, continuamos con la cuarta pregunta.

Entendemos también que para la realización de esta obra se tiene contemplado hacer siete túneles, ante los cuales las diversas organizaciones sociales de la cuenca del río Lurín han pedido a la empresa francesa a cargo del proyecto que se construyan ductos para derivar el agua subterránea debajo de los túneles hacia la parte alta de la cuenca del río Lurín.

La pregunta es, ¿sabía usted, señora gobernadora, si el Ministerio de Transporte y Comunicaciones ha contemplado la viabilidad de este pedido?

Ahora, usted, como gobernadora regional de Lima Provincias, está también gestionando este pedido.

Adelante, gobernadora.

La GOBERNADORA REGIONAL DE LIMA, señora Rosa Gloria Vásquez Cuadrado.— Señor presidente, quiero un poco recalcarle que nosotros hemos solicitado al Ministerio de Transportes, personalmente yo he estado en el ministerio solicitando esa reunión informativa.

Necesitamos el expediente. Esos pedidos que lo menciona no lo tenemos en el gobierno regional, seguramente han hecho llegar de manera directa al Ministerio de Transportes o de repente al Congreso. No lo tenemos. Pero nosotros no podemos observar o, en todo caso, reafirmar algo que no tenemos la documentación.

Yo creo que ese día, inclusive estamos planteando que la reunión sea ya en Antioquia o ya en el mismo distrito de Huarochirí, con la participación de todos los alcaldes de las comunidades, del

Ministerio de Transportes y de quienes han elaborado el expediente técnico.

El señor PRESIDENTE.— Bien, una última pregunta.

Deseamos consultarle lo siguiente, gobernadora:

Conocemos que existe la obra Corredor 27, de Provías Nacional, que está en la etapa de ejecución de las líneas 117, que va desde el distrito de La Molina hasta San Lorenzo de Quinti, en Huarochirí; y 118, que va desde la Carretera Central hasta Langa, en Huarochirí.

Sabemos que Provías está buscando financiamiento con el Banco Interamericano, e iniciará esta obra esperada por décadas por los huarochiranos desde el año 2015.

Sin embargo, señora gobernadora, en junio del año 2023, usted pidió a Provías que esta megaobra sea revertida hacia su jurisdicción para ejecutarla, e, inclusive, está haciendo estudios y, al parecer, gastando nuevamente en aspectos que ya hizo Provías.

La pregunta es, señora gobernadora, ¿considera usted que podrá ser este megaproyecto, que ha tardado décadas y que ya está a punto de ejecutarse, para recién empezar desde cero, retrasando más años este anhelo de los huarochiranos?

¿No considera, señora gobernadora, antitécnico su pedido?

Adelante, señora gobernadora.

La GOBERNADORA REGIONAL DE LIMA, señora Rosa Gloria Vásquez Cuadrado.— Presidente, quiero decirle algo. Sobre esas carreteras, no solamente la LM117, hay una serie de carreteras que son departamentales y que lo tiene Provías. La región, que lo tiene justamente ellos, Prorregión, lo tiene para que puedan intervenir.

En una reunión que hemos sostenido, **(36)** donde estaba el ministro, estaban todos los funcionarios del MTC, he solicitado que nos informen, primeramente, la urgencia, o sea, cómo ellos intervenían el mejoramiento de las carreteras.

Presidente, la situación de las carreteras en mi región es terrible, no se puede intervenir. Como región no podía intervenir porque, simplemente, estaba en prorregión, no estaba en la región, no podía como Región Lima intervenir esas carreteras. Pero la necesidad y el clamor de mi pueblo me hacían de que eso se haga de manera inmediata.

En la consulta que hice, esto me comunicaron, y ustedes deben tener conocimiento de parte del MTC, que sí, hay un proyecto de hacer todas las carreteras en el país, que seguro en su momento —según tengo conocimiento— van a buscar el financiamiento del Banco Mundial y todo lo demás. ¿Pero cuándo, presidente? ¿Cuándo lo van a hacer?

Esto de las promesas de que van a asfaltar lo he escuchado muchos años.

Presidente, yo he sido alcaldesa en una provincia por varios años, y siempre he escuchado promesas que nunca se cumplen. Entonces, ¿qué tenía que decirle? Yo lo que le he manifestado a esos señores del ministerio, nosotros queremos avanzar las carreteras. Y he pedido no solamente dos carreteras, he pedido seis carreteras. Y, lógicamente, yo no voy a pedir por lo que no podemos hacer.

Presidente, yo voy a empezar a intervenir, a trabajar ya a través de la modalidad de administración directa, presidente. No tenemos tanto presupuesto, pero, por lo menos, empecemos, para que algún día lo terminen, presidente.

Tengo gente que se muere, se caen al abismo. Carros que se han ido al abismo, muchos hogares enlutados porque simplemente hay promesas que no se cumplen.

Que nunca hay presupuesto. Ojalá que el Banco Mundial dé dinero para todos, y que todos tengamos una vía asfaltada, ojalá, lo sueño, presidente. Pero, por lo menos, en mi gestión deseamos empezar a trabajar. Si lo hacen y lo terminan, qué bien, presidente, pero empezamos.

No quiero dejar lo que siempre ha pasado año tras año. Presidente, que todo se promete y nada se cumple.

Y no vamos a hacer tantos tramos acá, no vamos a hacer 70, 100 kilómetros, no, vamos a empezar a trabajar uniendo pueblos. Y comenzando, de repente, dándole la visión a la población que no están abandonados, presidente.

Y lo que es más —y con esto termino en esta pregunta de usted—, no estoy sola en esto, porque estoy articulando con mis alcaldes distritales y provinciales, quienes van a dar el combustible para empezar a trabajar estas obras.

Presidente, es necesario comenzar. Si no comenzamos, nunca vamos a acabar.

El señor PRESIDENTE.— Bien, gobernadora.

Señores congresistas, ustedes han escuchado la exposición y también la respuesta a las preguntas de la señora gobernadora.

Bien, antes de terminar con la gobernadora regional, señora gobernadora, miembros de las organizaciones sociales de la cuenca del río Lurín han indicado públicamente que no ha habido consulta previa ni saben qué beneficios obtendrán las comunidades.

Proinversión iniciará el próximo año la obra, y transferirla a la región Lima, bueno, demorará mucho ¿no? Entonces, ¿qué dice usted al respecto de estas organizaciones sociales que manifiestan.

Tiene usted la palabra, por favor.

La GOBERNADORA REGIONAL DE LIMA, señora Rosa Gloria Vásquez Cuadrado.— Presidente, me gustaría que me haga llegar quiénes son esas personas, las asociaciones, para poder conversar, porque creo que me gustaría por lo menos tener conocimiento de lo que piden.

No, no me han convocado a ninguna reunión ellos. No sé quiénes son, pero me gustaría atenderlos, y de repente tener una idea en concreto.

Yo jamás voy a estar en contra del desarrollo de mi región, de mi provincia, pero también voy a estar siempre en contra de algo que afecte a mi región, que afecta a mi provincia.

Me gustaría hablar con ellos, presidente. Ojalá me pueda dar esos documentos y poder ubicarlos y conversar con ellos.

El señor PRESIDENTE.— Bien, recordemos que esta sesión es virtual, presencial, y el pueblo nos está observando.

Entonces, vamos a pedirle esta situación de las organizaciones sociales, si es que hubo consulta previa o no, la vamos a pedir por escrito a esta comisión.

Señora gobernadora, de verdad, felicitarla por su participación en esta sesión, a la señora ingeniera Rosa Gloria Vásquez, gobernadora regional de Lima Provincias. (37)

Colegas congresistas, vamos a suspender por unos minutos la sesión para despedir a la gobernadora.

—A las 14:20 h, se suspende la sesión.

—A las 14:21 h, se reanuda la sesión.

El señor PRESIDENTE.— Bien.

Vamos como octavo punto de esta sesión extraordinaria, tenemos desde tempranas horas, desde que inició al alcalde del distrito de Chancay, el señor Juan de Alberto Álvarez Andrade para que nos informe el día de hoy si la empresa *Cosco Shipping Ports Chancay Perú*, ha realizado los diversos trámites administrativos ante su municipio con la finalidad de obtener la licencia de construcción y entre otras autorizaciones, ese es el punto uno, número uno.

Dos, nos informe si su entidad por intermedio de la Gerencia de Infraestructura y Desarrollo Urbano, viene realizando las inspecciones de control y prevención del Megaproyecto Chancay. De ser así, cuál es el porcentaje de avance que tiene dicha obra, toda vez que tiene facultades para supervisar y controlar dicha construcción, de conformidad a la Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades.

Cedemos la palabra al señor alcalde Juan Alberto Álvarez Andrade.

Adelante alcalde, tiene usted la palabra.

El ALCALDE DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE CHANCAY, señor Juan Alberto Álvarez Andrade.— Señor presidente, buenas tardes a todos los congresistas.

Nosotros estamos dentro de un régimen democrático en el cual se respetan los estamentos del Estado. El Gobierno Digital de Chancay no tiene las posibilidades de dar revisiones, porque a través del Ministerio de Vivienda y la Autoridad Portuaria Nacional se han establecido todos, todas las autorizaciones correspondientes y a la Municipalidad de Chancay solamente han pagado la licencia de construcción en dos oportunidades, una cuando se instauró el estudio de impacto ambiental y para la modificación posterior por los cambios que surgieron en la construcción del puerto. Tenemos documentos que hemos remitido al Ministerio de Vivienda donde ellos expresamente nos establecen que para que no haya duplicidad de intervenciones el gobierno distrital de Chancay no tenía posibilidades de hacer las intervenciones correspondientes, ratificados con la Autoridad Portuaria Nacional a efectos de que solamente sean los entes supremos quienes fiscalicen y supervisen la obra. Por ello es que nosotros solamente hemos comprado, hemos cobrado nada más la licencia de funcionamiento, pero también otras licencias sí han sido solicitadas a la Municipalidad Distrital de Chancay respecto, por ejemplo, el tránsito en cuanto al vehículo para la construcción que tenían la carga pesada y se le ha dado uso, se ha hecho los cambios de vías, las utilizaciones de los espacios que le corresponden a Chancay como distrito, esas son las licencias que han solicitado.

Y en el tema de las inspecciones y control por el mismo tema en el cual nos han establecido que la supervisión corresponde a la Autoridad Portuaria Nacional, nosotros no podemos ingresar, porque también usted entenderá que una obra de esa envergadura la Municipalidad Distrital de Chancay no tiene los profesionales y, además, no nos compete porque nos han establecido expresamente "Municipalidad Distrital de Chancay, usted no puede hacer esas intervenciones porque ya hay competencia de la Autoridad Por Toda Nacional", pero últimamente sí hemos estado supervisando el control de los explosivos respecto a la construcción última que se está haciendo en el viaducto y haciendo las coordinaciones correspondientes para que se establezca la línea de base y que sean los afectados reciban sus beneficios que ellos han establecido unilateralmente, de acuerdo a lo que la empresa menciona, un monto económico que le va resarcido por las afectaciones que están teniendo, ¿No? El sonido, los explosivos, el tránsito, y eso se está haciendo las intervenciones en este momento. (38)

El señor PRESIDENTE.— Bien, señor alcalde.

Señores congresistas, si algún congresista después de la participación del señor alcalde distrital que desea hacer alguna pregunta, los congresistas que se encuentran virtualmente.

No habiendo ninguna pregunta por parte de los congresistas que se encuentran virtualmente.

Esta Presidencia, señor alcalde del distrito de Chancay, Juan Alberto Álvarez Andrade, tenemos una pregunta.

Primero, en medios locales de la jurisdicción de Chancay, existen declaraciones de dirigentes sociales de su distrito que indican que usted habría otorgado permisos necesarios al consorcio *Cosco Shipping*, en perjuicio de los humedales del lugar que indican estarían siendo seriamente afectados por las obras realizadas.

Señor alcalde, la pregunta es, ¿Qué nos puede responder al respecto? Y ¿Qué acciones correctivas ha realizado para atender las demandas de la población?

Adelante, señor alcalde.

El ALCALDE DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE CHANCAY, señor Juan Alberto Álvarez Andrade.— Señor presidente, el tema de los humedales es un tema que le corresponde al gobierno regional, pero como está dentro de nuestra jurisdicción, hemos hecho las salvaguardas correspondiente, y que hasta el momento, usted puede apreciar, que no se ha afectado el tema de los humedales, por el contrario, como gobierno local nosotros pedimos que se declare la caducidad del derecho de una persona que se arrogaba ser la propietaria de este de este humedal y que, tal es así que, Cosco tiene la autorización que ha sido contemplado también el tema de los humedales en su oportunidad para que no se vea afectado y se han tomado las medidas que no se afecte los humedales y usted puede apreciar que en este momento los humedales están como se inició el proyecto, no se ve afectación al respecto.

El señor PRESIDENTE.— Muy bien, su micrófono, por favor Rafael.

Bien, alcalde, estamos atentos escuchando sus respuestas, y también la sustentación que ha hecho, que ha realizado usted respecto a los informes.

Pero, señor alcalde, lo que usted ha mencionado en su informe de verdad es preocupante donde ha manifestado que el Ministerio de Vivienda y la Autoridad Portuaria Nacional le estén restringiendo sus competencias, señor alcalde.

Ahora, la pregunta es, ¿Qué acciones ha realizado al respecto?

El ALCALDE DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE CHANCAY, señor Juan Alberto Álvarez Andrade.— Señor presidente, nosotros vivimos en un Estado de Derecho, y hay estamentos del Estado donde uno tiene que respetarla, porque si no, ¿Qué sería en nuestro país? Sería una anarquía.

Nosotros tenemos facultades dentro del de jurisdicción, pero también tenemos que entender que hay órganos supremos, y están los documentos donde se les ha enviado el Ministerio de Vivienda, se les ha enviado a la Autoridad Portuaria Nacional, y el

Ministerio de Transportes, donde expresamente nos dicen, y nosotros tenemos limitaciones, nosotros no podemos hacerlo porque se nos ocurre, tenemos que respetar las limitaciones que nos otorgan los estamentos del Estado, y lo podemos acreditar con toda la documentación que tenemos aquí a efecto de que se pueda corroborar.

Si bien es cierto, nosotros tenemos facultades, pero esas facultades no nos asistes hasta donde pueda construirse un puerto de esta naturaleza. Como usted podrá imaginar, ¿Cómo nosotros como gobierno distrital vamos a contratar de repente no nos alcanzaría la licencia que hemos cobrado para la construcción con la especialidad y los técnicos que van a visualizar esta obra, esa naturaleza? Las facultades hasta ese extremo no nos alcanzan, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Bien, señor alcalde, vamos a pedirle a usted que nos haga llegar esa documentación de todas las gestiones que usted ha realizado.

El ALCALDE DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE CHANCAY, señor Juan Alberto Álvarez Andrade.— Sí, en este momento se lo entrego al señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Bien, colegas congresistas, ustedes han escuchado la sustentación y las respuestas a las preguntas que ha realizado esta Presidencia.

Entonces, colegas, congresistas, vamos a suspender esta sesión y de verdad felicitarle al alcalde por su presencia, unos minutos, suspendemos esta sesión.

—A las 14:30 h, se suspende la sesión. (39)

—A las 14:31 h, se reanuda la sesión.

El señor PRESIDENTE.— Señor señores congresistas, retomamos la sesión.

Y tenemos como el siguiente punto la presentación del señor Carlos Tejada Mera, gerente general adjunto de la empresa *Cosco Shipping Ports Chancay Perú*, para que informe sobre los siguientes temas:

- Informe si su representada viene realizando sin ninguna dificultad la construcción del Megaproyecto de Chancay, y en qué porcentaje de avance se encuentra dicha obra.

- Siguiendo punto, nos informe sobre el monto real de inversión que ha realizado a la fecha su empresa en la construcción del Megaproyecto de Chancay.

- Además, también nos informe si el contrato de concesión que fue firmado entre el Estado Peruano y la empresa *Cosco Shipping Ports Chancay Perú*, al que representa, ha tenido o tiene dificultades para su continuidad y culminación de esta obra antes mencionada.

- Y, por último, nos informe documentadamente respecto al estudio de impacto ambiental y social del Megaproyecto del Puerto de Chancay, además, si se ha realizado expropiaciones de terrenos donde se viene construyendo el referido proyecto, y si estos fueron debidamente indemnizados a sus propietarios.

Señor gerente general, le cedemos el uso de la palabra para que usted nos informe al respecto.

Tiene el uso de la palabra, señor gerente.

EL GERENTE GENERAL ADJUNTO DE COSCO SHIPPING PORTS CHANCAY PERÚ, señor Carlos Tejada Mera.— Muchas gracias, señor presidente.

Quiero presentarle al señor Gonzalo Ríos Polastri, que es el gerente general adjunto de Asuntos Interinstitucionales, y me acompaña el doctor Alfonso Rebaza que es Gerente Legal.

Yo acabo de llegar de la Comisión de Transportes que nos invitó también.

Y yo quisiera para que le dé el detalle de las respuestas, cederle la palabra al señor Gonzalo Ríos Polastri que ha participado de toda la sesión, y si es necesario, si usted me permite, yo haría unos comentarios adicionales.

Gonzalo, por favor.

El señor PRESIDENTE.— Adelante, señor Gonzalo Ríos, tiene usted la palabra.

EL GERENTE GENERAL ADJUNTO DE ASUNTOS INTERINSTITUCIONALES DE COSCO SHIPPING PORTS CHANCAY PERÚ, señor Gonzalo Ríos Polastri.— Señor presidente, muchas gracias por la oportunidad de abordar las preguntas que se han planteado, por su intermedio, saludar a la Representación que se encuentra presente y al público en general.

Voy a contestar específicamente sobre las preguntas y quedar a la expectativa sobre interrogantes adicionales.

La primera es muy vinculada a los aspectos netos de la construcción. Y en los aspectos netos de la construcción, tengo que comentarle, que a la fecha el avance general del trabajo en la construcción del Puerto de Chancay es aproximadamente del 75%, considerando para mayor detalle, que las obras civiles que se viene desarrollando en el puerto, a excepción del túnel, esperamos sean completadas entre mayo y junio del presente año. El túnel que tiene una complejidad mayor en cuanto a su construcción, debe estar uniéndose, es un túnel que se viene construyendo por ambos lados, debe estar uniéndose hacia el mes de agosto, y completar íntegramente su construcción en setiembre con el equipamiento adicional que debe instalarse en él. Paralelamente, por temas de construcción, debo mencionarle que el equipamiento principal que constituye el puerto está llegando paulatinamente, siendo relevante indicarle que las grúas que forman parte de uno de los elementos fundamentales del puerto

deben estar llegando en cinco barcos a partir del 30 de mayo a los primeros días de junio y hasta la quincena de julio, cinco barcos que deben traer el total de las grúas que van a ser instaladas en el puerto.

El plan general de trabajo es a completar los mismos hacia noviembre del presente año y operar comercialmente en los primeros meses del año 2025, luego de completado los procesos de habilitación y de licencia de operación.

La construcción ha seguido según los planes sujetos, sin embargo, algunas modificaciones a causas externas desde que se inició **(40)** el cronograma de ejecución, tales como el COVID, algunos suministros de vía marítima, interacción con autoridades, etcétera, que originalmente han debido desplazar el plan original de construcción alrededor de cuatro meses.

Respecto de la segunda pregunta que se plantea sobre el monto real de inversión. Quiero mencionarle que como mencionó esta mañana el ministro de Transportes, el convenio de inversión para la construcción del puerto es 1215 millones de dólares; sin embargo, el monto total de la inversión supera los 1300 millones, ya que incluye algunas actividades de inversión que fueron previas a la suscripción del contrato de inversión al cual me refiero.

La ejecución el valor real de desembolsos a febrero del 24 supera los 750 millones de dólares, estando comprometidos contratos por pagos por el orden de más de 1100 millones de dólares.

Y la proyección del cierre del año 2025 será el saldo indicado por término de fases de garantía, construcción, y auditoría de término de construcción.

Si bien es cierto, le estoy mencionando números gruesos que involucran muy fuertemente las actividades de construcción del puerto, debo indicarle igualmente que dentro de este monto de inversión también figuran las actividades que el puerto ha venido llevando a cabo para ser habilitador de posibilidades del cierre de brechas sociales en la localidad de Chancay y para ese fin se han suscrito desde el año 2019 convenios marco y generales con el Gobierno Regional de Lima, con la Municipalidad Distrital de Chancay de modo de abordar; primero un diagnóstico y, luego, qué proyectos podrían cerrar las brechas sociales más importantes de la comunidad. La intención con la inversión muy fuerte que se hace en el puerto es a tener un puerto de la más alta tecnología mundial, con un grado de automatización muy elevado, con un grado de tecnología muy elevado y ecoamigable, que incluye que todas las grúas y todos los elementos de potencia son eléctricos, de modo que no exista ningún tipo de combustión y con ello alcanzar los objetivos del milenio y los retos de Naciones Unidas antes, al inicio de operación del puerto.

Pero yo me refería también a la inversión en el cierre de brechas sociales, porque un puerto de esa tecnología no puede estar

inmerso tampoco en una localidad que tenga una serie de falencias en brechas sociales principales. Y cuando me refiero a los convenios, señor presidente, debo mencionar a convenios en el área educativa y de salud de competencia regional para la optimización del Instituto Superior Tecnológico Público de Chancay de modo que pueda ofrecer las carreras, no solo para el puerto, sino para el desarrollo industrial que se darán alrededor de Chancay o en el tema de salud la inversión correspondiente para hacer primero el rescate arqueológico, luego el estudio de preinversión para el Policlínico de Chancay y estando pendiente de que la definición del gobierno regional respecto del Hospital de Chancay permita igualmente contribuir a los estudios de preinversión para habilitar inversión estatal. Similar aproximación se ha tenido en las áreas de Seguridad, tanto en Seguridad Ciudadana con un proyecto de inversión pública que ya está igualmente declarado viable para la seguridad de Chancay, como de Seguridad Policial y Marítima en los cuales se han hecho las correspondientes coordinaciones con los ministerios a cargo.

Esto es para ilustrar además otras actividades como contribuir con información técnica para el desembarcadero pesquero artesanal o para el financiamiento integral del Plan Regional de Turismo de la región Lima y el Plan Local de Turismo de la localidad de Chancay.

La intención, en estos casos, señor presidente, ha sido invertir mirando el futuro de Chancay, no solamente para tener, como repito, un puerto de la más óptima tecnología al servicio del país, sino además para superar los problemas de brechas sociales y ser motivadores de aquellas cosas que el día de hoy están siendo desarrolladas en el plan de desarrollo urbano por el Ministerio de Vivienda en los cuales también somos partícipes como miembro de la comunidad de Chancay.

Se me pregunta, se pregunta a la empresa si el contrato de concesión que fue firmado entre el Estado y la empresa ha tenido, tiene dificultades.

Quisiera partir en mi respuesta, señor presidente, aclarando que no existe un contrato de concesión. El Puerto de Chancay es una inversión privada que no tiene un vínculo contractual ni como asociación pública privada, que igualmente se ha mencionado el término en este recinto, ni cómo **(41)** un proyecto en activos, ni como una concesión. Es un puerto que viene siendo llevado a cabo por una empresa peruana, la empresa de *Costco Shipping Ports Chancay Perú*, cuyos accionistas provienen en un 60% de inversión extranjera, *Costco Shipping Ports Limited*; y en inversión peruana, la empresa Minera Volcan, respectivamente, con un 60 y 40%. Si bien estas inversiones y esta titularidad del proyecto, es absolutamente privada, desarrolladas sobre terrenos que han sido adquiridos previamente a cuenta y riesgo de los inversionistas donde no existía anteriormente afectaciones urbanísticas, sí es cierto que existe con el Estado Peruano

algunos vínculos. El primero de ello, es un contrato de estabilidad jurídica de acuerdo a la normativa legal que existe sobre la materia para cualquier inversionista. El segundo, es un contrato de recuperación, un contrato de inversión que conlleva un contrato de recuperación anticipada del IGV que es igualmente una facultad, de acuerdo a ley que tienen los inversionistas a partir de cierto umbral de inversión para recuperar el impuesto, no al siguiente ejercicio fiscal, sino conforme avance en la construcción. Y el tercero que se tiene, es el derecho de uso de área acuática debido, como usted sabrá, como de la arquitectura de la ciudad, debido, como usted sabrá, presidente, que en nuestro país el mar no se alquila, no se concede, no tiene un objeto de administración; el derecho de uso de área acuática es un procedimiento bastante largo que tiene una etapa preliminar para estudios, y, posteriormente, una definición de acuerdo al alcance técnico definitivo del proyecto, y por el cual el Puerto de Chancay paga la tasa de derecho de uso correspondiente al Estado. Dicho sea de paso, una tasa de derecho de uso del mar que no es pagada por los puertos concesionados, porque tienen una regulación distinta que aquello que significa un puerto privado, llámese de uso público o de uso privado.

Respecto a dificultades para continuar la construcción, se ha explicado que la empresa de manera bastante seria y bastante celeridad, para una construcción de esta magnitud, ha venido llevando a cabo las actividades, las inversiones, y el control de la inversión y la construcción, pero es que, sin embargo, no es posible dejar de considerar que la situación que a la fecha se viene discutiendo y que ha generado un clima de inestabilidad para las inversiones permiten verificar, no solamente para el puerto de Chancay, sino para cualquier inversión extranjera en general que existirá alguna revisión de las siguientes etapas del proyecto. Cuando se habla del puerto de Chancay en la versión en la que estamos actualmente autorizados a llevar adelante se menciona la primera etapa del mismo. La etapa de un plan maestro supera ampliamente el alcance del cual estamos desarrollando al día de hoy.

Evidentemente, las siguientes etapas generan preocupación, como genera preocupación para cualquier inversionista extranjero.

El informe documentado que se pide respecto del estudio de impacto ambiental y social del Proyecto del Megapuerto de Chancay, y que se informe igualmente a esta representación si se han realizado expropiaciones de terrenos donde se viene construyendo el referido proyecto y si estos fueron debidamente indemnizados.

Permítame partir por la segunda parte de la pregunta recordando, como se ha explicado, que este es un proyecto privado, un proyecto privado que en su momento ha adquirido los terrenos que no contaba originalmente y que no está sujeto a ninguna posibilidad de expropiación, lo cual es una facultad del Estado.

El proyecto se desarrolla sobre áreas absolutamente privadas, y, por tanto, no existe ningún tipo de indemnización a propietarios a los cuales se le haya podido, como refiere la pregunta expropiar, porque el puerto ni tiene la facultad ni la posibilidad y tiene a la fecha todas las áreas que requiere para su completo desarrollo.

Respecto del estudio impacto ambiental que se requiere sea documentado. Debo informarle que a partir del año 2013 han habido diversos instrumentos de impacto ambiental, de acuerdo a la regulación vigente y al Sistema IntegrAmbiente; el último de ellos, que es el estudio de impacto ambiental modificado de acuerdo al último alcance del proyecto, fue aprobado por el Senace con Resolución Directoral 00158-2020SENACE-PE/DIN de fecha 22 de diciembre de 2020, el mismo instrumento que aprueba al mismo tiempo los habilitantes para aguas de residuos, municipales, domésticas, autorización de ejecución de obras, de aprovechamiento, y derecho de uso de área acuática. **(42)** En este sentido, aprovechando que esta mención se hace, debo decirle que todo el concepto del puerto desde su desarrollo ha sido impactar el mínimo posible a la localidad, tan es así que la energía eléctrica que va a requerir el puerto, que entenderá que es demandante debido a que todo es 100% eléctrico ha venido con una línea de transmisión exclusiva para el puerto, independiente de los servicios de la ciudad, de siete kilómetros, que se encuentra ya tendida, contratada por la empresa, y con la autorización del Estado para poder suministrar energía al puerto y a los proyectos asociados en la zona logística contigua. Igualmente, para el agua de uso del puerto, el agua existe dentro del proyecto y debidamente aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional que es la que está a cargo de la evaluación técnica del proyecto, la desalinización de agua de mar, su uso, y posteriormente su tratamiento de aguas residuales con emisión de acuerdo a las normas de la ANA. De modo que no se afectan servicios públicos en ningún caso de Chancay. El mismo concepto se ha tenido en cuenta para la transitabilidad y es la razón, señor presidente, por la que el túnel es parte del proyecto. El túnel tiene como objetivo exclusivamente evitar tránsitos en la ciudad por este trayecto de 1.8 kilómetros que une el complejo de ingreso del puerto con la zona portuaria.

En la formulación del estudio de impacto ambiental que, como bien menciona la pregunta también incluye el componente social, han participado las diferentes instituciones gubernamentales que conforman el Sistema de IntegrAmbiente y en ello involucra los sectores de Produce, el MTC, y Imarpe, Serfor, Dirección de Hidrografía, Dicapi, y Mincetur como opinantes técnicos y algunos de ellos vinculantes. Esta ha sido una exhaustiva evaluación que se ha llevado a cabo a lo largo de un periodo bastante extenso con participación, con un plan de participación ciudadana en el cual los diversos grupos de interés manifestaron sus opiniones y los organismos técnicos correspondientes, luego

de haberse presentado la solución de las observaciones validaron y aprobaron el correspondiente estudio de impacto ambiental. Que, dicho sea de paso, señor presidente, una vez aprobado, es materia de fiscalización, y esta fiscalización ambiental en lo particular la empresa la ha encargado a un tercero, justamente para evitar cualquier duda sobre la forma en la que se supervisa las características ambientales. Esta empresa es una empresa reconocida en el medio de protección del medio ambiente y se formulan a la autoridad correspondiente que supervisa la situación como es la Dirección General de Medio Ambiente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en nuestro caso.

El alcalde había referido en su intervención aspectos como el Humedal de Santa Rosa, pero el mismo tipo de evaluaciones se hace sobre las evaluaciones de las biomásas, las poblaciones de aves, los ruidos, la generación de cualquier otro tipo de impacto que fue originalmente medido, evaluado en dos etapas invierno, verano, en dos años consecutivos, y con un área espejo en todo el periodo que generó la evaluación del estudio de impacto ambiental.

Estas son las respuestas directas a las preguntas formuladas, señor presidente, y estaría a disposición para abordar alguna otra interrogante de la Representación.

El señor PRESIDENTE.— Muy bien.

Señores congresistas, ha sido la exposición del ingeniero Gonzalo Ríos Polastri, gerente general adjunto de la empresa *Cosco Shipping Ports Chancay Perú*.

Señores congresistas, tienen ustedes la palabra para que hagan la pregunta respectiva referente al tema.

Congresista Kelly Portalatino, tiene usted la palabra.

La señora PORTALATINO ÁVALOS (PL).— Gracias, presidente, por su intermedio saludar a la empresa consorcio.

Y, bueno, estamos muy consternados, sorprendidos y sobre todo pues por la coyuntura sobre el tema de exclusividad, presidente.

¿Por qué? Porque hemos escuchado, no solamente eh dentro de la Comisión de Energía y Minas, sino hemos estado pues atentos a la participación de ambas partes, tanto la empresa privada, como el ministerio (43) que le corresponde del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Sin embargo, mi pregunta va la siguiente, si es que se resolviese, es la exclusividad, el consorcio, es, ¿Se va a mantener pues en respetar a las normas del Estado Peruano en incluir a Migraciones dentro de este Puerto de Chancay? Esa es la primera pregunta, ¿No? Porque Migraciones le corresponde a nuestro Estado Peruano para ver quién ingresa y quién sale respetando las normas técnicas, respetando también nuestras normas vigentes que muy bien corresponde, pues, a ser cumplidas y acatadas. Y, respetamos, por supuesto, y somos conscientes de

la gran inversión siempre y cuando no se vulnere su inversión y el objetivo para el cual pues ha sido este encomendado.

La segunda pregunta sería, presidente, es que ¿En cuánto tiempo se podría cristalizar la construcción de este instituto tecnológico para brindar especialidades a nuestros jóvenes no de toda la provincia, el distrito? Que muy bien, pues, ellos van a ser este importante megaproyecto como primera, perdón, como segunda pregunta.

Tercera pregunta, de igual manera, ¿En cuánto tiempo se cristalizará este policlínico que han contemplado tener en consideración? Que obviamente para poder tener un policlínico tiene que tener el visto y el plan médico funcional y plan médico arquitectónico por parte de la participación tanto de la Diresa, como Ministerio de Salud para que se pueda dar todas las condiciones y especificaciones técnicas que requiere esta institución, de igual manera el instituto tecnológico o pedagógico.

Sin embargo, serían esas tres preguntas, presidente, porque es de necesidad, de interés nacional.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Señor gerente general, tiene usted la palabra.

El GERENTE GENERAL ADJUNTO DE COSCO SHIPPING PORTS CHANCAY PERÚ, señor Carlos Tejada Mera.— Muchas gracias, señor presidente, por su intermedio, para atender las preguntas de la congresista Portalatino.

Efectivamente, nosotros compartimos la sorpresa que usted ha mencionado sobre la temática que en las últimas semanas ha llenado de información sobre la exclusividad de los servicios portuarios. Y en ese sentido, permítame primero ir tratando de aclarar un poco algunos términos que se han usado.

El primero de ellos fue ilegalidad. Y quisiéramos decirle que en ningún caso la empresa hubiera aprovechado o tomado seguimiento de cualquier tipo de acción ilegal, y que esto ha sido aclarado por el propio presidente de la Autoridad Portuaria Nacional el día de ayer, si no me equivoco, en la Comisión Especial de Seguimiento De Chancay, al manifestar que no interpretaba una ilegalidad, sino más bien un vacío. Sin embargo, debo igualmente mencionarle, congresista, que en la forma en la que se ha hecho seguimiento de esta resolución, se interpreta que la emisión de la misma ha sido absolutamente legal. No interpretamos que existe un vacío legal. La resolución, en su parte descriptiva, en la parte que sustenta el contenido de cada uno de los párrafos, dentro de ellos el segundo párrafo que es motivo del análisis, expresa ampliamente, de acuerdo a los principios del Derecho, las razones por las cuales la exclusividad de servicios portuarios es válidamente otorgada, como se ha mencionado,

incluso, en varios de estos foros, debido a la naturaleza privada del proyecto, sea este para uso público o para uso privado.

De modo que, en tanto, se continúan las gestiones por la parte administrativa judicial que ha sido iniciada y se completa lo que se ha escuchado también sobre un proyecto de ley que trate de ser explícito en la fórmula legal, la empresa tiene una resolución que es aprobada, analizada, publicada, consentida, nunca observada desde su momento de emisión en febrero del año 2021, y que a la fecha le faculta la provisión de estos servicios intermedios en el puerto sobre el cual ha desarrollado toda la infraestructura, toda la inversión, y en el área acuática en la cual ha recibido el derecho de uso exclusivo.

El GERENTE GENERAL ADJUNTO DE ASUNTOS INTERINSTITUCIONALES DE COSCO SHIPPING PORTS CHANCAY PERÚ, señor Gonzalo Ríos Polastri.— Me permite, señor.

Quiero adicionar algo a lo que.

El señor PRESIDENTE.— Adelante señor Carlos.

El GERENTE GENERAL ADJUNTO DE COSCO SHIPPING PORTS CHANCAY PERÚ, señor Carlos Tejada Mera.— Gonzalo Ríos, porque venimos de la Comisión de Transporte (44) donde este tema ha sido detalladamente discutido y analizado.

Y quiero destacar que el tema parte de una interpretación particular de las autoridades actuales de la Autoridad Portuaria Nacional, porque hemos recibido la presentación de uno de los abogados que fue parte de durante tres años de la formulación de la ley y el reglamento de la Autoridad Portuaria y ha explicado claramente que la ley y la relación actual le otorgan en la propia norma, exclusividad de servicios a todos los proyectos de privada para uso público. No distingue, no distingue la ley si es una actividad privada para uso público o actividad privada. Está muy claro que la ley de su origen y su desarrollo y reglamento le dan a la propiedad, al puerto de propiedad privada, el uso exclusivo de los servicios.

Entonces, eso quería ampliarlo, porque esto se ha debatido ampliamente.

Por lo tanto, esta resolución ha sido, es completamente vigente y ha sido emitida de manera totalmente legal.

Gracias.

El GERENTE GENERAL ADJUNTO DE ASUNTOS INTERINSTITUCIONALES DE COSCO SHIPPING PORTS CHANCAY PERÚ, señor Gonzalo Ríos Polastri.— Sí, continúo con la interrogante de la congresista.

El señor PRESIDENTE.— Adelante, señor Gonzalo.

El GERENTE GENERAL ADJUNTO DE ASUNTOS INTERINSTITUCIONALES DE COSCO SHIPPING PORTS CHANCAY PERÚ, señor Gonzalo Ríos Polastri.— Gracias, señor presidente.

Evidentemente, el puerto forma parte del Sistema Portuario Nacional Y está sujeto a todas las normas del Estado Peruano. El puerto no constituye ningún aspecto extraterritorial, de modo que, todos los controles que el día de hoy existen en el Estado para ingreso y salida de los puertos, de zonas primarias, los controles, las facultades que tienen las diversas autoridades para participar y supervisar la vida y el desarrollo del proyecto son plenamente vigentes en el Puerto de Chancay, no tienen absolutamente ninguna relación con la naturaleza de la inversión nacional o extranjera.

Y en ese sentido, quisiera también decirle que el puerto ha tratado de optimizar más bien esto de la manera más expeditiva posible. Para hacer todo el desarrollo de la ingeniería del proyecto, el puerto ha recurrido a cada una de las autoridades nacionales que influyen en su funcionamiento en el puerto, y les ha preguntado qué es lo que requieren para funcionar de la mejor manera, quienes requieren oficinas al interior del puerto. En el caso específico de la Sunat, por ejemplo, en la parte de Aduanas ¿Cuáles son las áreas que requiere para hacer inspección física? ¿Cuáles son las áreas que requiere de oficinas? ¿De qué características? De modo que pueda funcionar las 24 horas del día, y eso incluye alojamientos, caniles para los perros antidrogas, todo lo que se requiera para el perfecto funcionamiento, como en el caso de la Sunat, igual en todos los otros casos de los entes que intervienen: Sanidad Marítima, Serfor, Migraciones, y cada uno de sus requerimientos ha sido incorporado, incluso en áreas, con las que estamos próximos a completar los convenios en los que estas entidades empiecen a usar en comodato en una versión, en un derecho de uso, una sesión de uso temporal, los espacios que son construidos por el puerto.

Respecto de los dos proyectos de los que usted menciona, el Instituto Superior Tecnológico Público de Chancay ha sido desde el inicio una de las preocupaciones principales de la empresa. Y esto tiene una razón. En el distrito de Chancay no existe otra oferta de capacidad técnico profesional, menos aún profesional, y este instituto desde hace 20 años, más de 20 años, otorga las carreras de Contabilidad y Tecnologías de Información. Los alumnos que no ingresan, todos los alumnos que egresan de Chancay, que no ingresan a este tipo de capacitación o no progresan académicamente o se van de Chancay. Esta visión junto a la proyección futura de que el puerto tiene una forma de funcionamiento automático, pero las empresas que se van a instalar en Chancay requieren nutrirse de la propia población de Chancay es que motivó que la empresa asuma la responsabilidad de firmar un convenio con la región para desarrollar el estudio de preinversión y financiarlo íntegramente. Una vez terminado y declarado viable, la región nos ha comunicado que tampoco existen los fondos correspondientes para el expediente técnico. Y estamos suscribiendo el convenio respectivo para financiar íntegramente el expediente técnico.

Pero usted...Y que quede listo para que sea la inversión del Estado, pero usted me preguntaba tiempos.

El expediente técnico debería estar listo alrededor de nueve meses, que es lo que la empresa puede comprometerse, porque hace un concurso privado. Sin embargo, debo aclarar que los entregables del proyecto son aprobados por las autoridades, (45) no por la empresa, bajo este convenio. Al término del mismo, se requiere el financiamiento para la construcción. El estudio preinversión ha identificado aproximadamente 40 millones de soles para hacer el instituto, que se otorgue a parte de las dos carreras existentes, cinco carreras más, Mecatrónica, Mecánica Industrial, Electricidad Industrial, Robótica, y Gestión Logística. La construcción podría demorar un año y medio. Y, evidentemente, siendo un instituto tecnológico público, profesional las carreras son de tres años.

Entonces, en cinco años deberíamos tener la primera promoción de egresados de egresados para poder abastecer el requerimiento industrial. Esos son los tiempos, si me pregunta específicamente sobre la construcción y qué es lo que se puede hacer, que incluyen, sea parte de construcción, como sea parte de la currícula que se tiene que implementar.

En el caso del Centro de Salud de Peralvillo, la empresa se involucró con la región igualmente para tratar de avanzar, sea un centro de salud en Peralvillo como en Chancayllo. En el caso de Peralvillo se financió íntegramente el estudio del rescate arqueológico en convenio con la municipalidad y se ha firmado el convenio para hacer el estudio de preinversión. Lamentablemente las aprobaciones del estudio de preinversión se vienen dilatando y esperamos que los próximos mes, mes y medio, podamos tener la viabilidad completa, al término de lo cual veremos poder pasar a la fase del expediente técnico y posteriormente a la construcción.

Este es un centro de salud de nivel I-4, coordinado con la región, evidentemente, su dirección de salud en el plan regional de salud, cuál era el nivel e implicancias que requerían en la zona, más la proyección futura del movimiento que se genera en este lugar. Aparte de este...

El GERENTE GENERAL ADJUNTO DE COSCO SHIPPING PORTS CHANCAY PERÚ, señor Carlos Tejada Mera.— Yo quería mencionar un temita ahí. Quiero que sepan...

El señor PRESIDENTE.— Adelante, señor Carlos, por intermedio de la Presencia.

El GERENTE GENERAL ADJUNTO DE COSCO SHIPPING PORTS CHANCAY PERÚ, señor Carlos Tejada Mera.— Creo que Gonzalo ha explicado muy detallado, pero quería explicarles que, desde el inicio del proyecto, cuando los accionistas entendieron la importancia de que un proyecto de esta naturaleza tuviera al lado una ciudad completamente desarrollada con los servicios básicos, las

brechas cerradas, es más, permitir que crezca. Y la empresa creó un área, no siendo exactamente la responsabilidad del privado, sino del Estado, creó un área especial de Asuntos Institucionales, que es una de las partes que lidera Gonzalo Ríos para justamente contribuir con esta visión de largo plazo en el desarrollo de Chancay de manera moderna y eficaz, pero no por culpa nuestra, porque esta área se creó el 2019, como lo han manifestado Gonzalo, nosotros no podemos aprobar los avances, los estudios de preinversión, ni los expedientes técnicos, y lamentablemente la altísima rotación que ha habido de los funcionarios, tanto, principalmente la región, han hecho pues que estos expedientes técnicos se han, perdón, estos estudios de preinversión se han demorado más tiempo del que nosotros hubiéramos deseado realmente, ¿No?

Solamente un caso, un ejemplo, Gonzalo ha estado detrás de los directores de Salud para que fueran aprobados los expedientes, ¿No? Nosotros hemos financiado los estudios, pero con por un tema de transparencia y, como corresponde, era el Estado que tenía que aprobar los avances, los entregables, ahí ha estado la demora. Realmente nosotros nos hubiera gustado que el puerto se inaugurara ya con estas obras en marcha, pero nosotros como empresa privada no podemos sustituir los roles del Estado, ¿No?

Entonces eso es lo que ha hecho que se demore realmente de ejecución y, como ha dicho Gonzalo, estamos comprometidos también en dar un paso más de financiar algunos expedientes técnicos, ¿No? Que también sería una responsabilidad de la región.

Pero créanme que la visión de la empresa es tener al lado una ciudad moderna, gente muy competente, con un altísimo capital humano, y hay un compromiso muy grande con este objetivo.

El señor PRESIDENTE.— Bien.

Si algún otro congresista que esté instalado en línea puede hacer la pregunta que crea conveniente, pero respecto al tema.

No habiendo congresistas que quieran hacer preguntas.

Señor Gonzalo, gerente general adjunto; señor Carlos, esta Presidencia va a ser las siguientes preguntas.

Pero antes **(46)** recordando que el 10 de febrero del año 2021 durante la gestión del expresidente Francisco Sagasti, la Autoridad Portuaria Nacional, presidida en ese entonces por Carlos González Díez Canseco, quien firmó el acuerdo con el consorcio *Cosco Shipping Ports*, con la exclusividad de la explotación de los servicios esenciales en el Megapuerto de Chancay. El sustento fue un informe de asesoría jurídica de la Autoridad Portuaria Nacional, ante ello, señores gerentes, adjunto, pregunto: ¿Cuándo ustedes hicieron las negociaciones, desconocían que al tener autorización administrativa para manejar el puerto no podía acceder a la exclusividad de la

explotación del mismo o nadie de la sociedad de la Autoridad Portuaria Nacional les advirtió de esa irregularidad o ilegalidad?

Tiene la palabra.

El GERENTE GENERAL ADJUNTO DE COSCO SHIPPING PORTS CHANCAY PERÚ, señor Carlos Tejada Mera.— Ya.

Gracias, señor, esa pregunta quisiera contestarla, porque vengo de la Comisión de Transporte y este tema.

Mire, la Ley y el reglamento expresamente permiten que la empresa privada, o sea, una inversión privada para uso público, tiene esa exclusividad. Sin embargo, a pesar de que la ley y el ordenamiento lo permite, nosotros siendo una inversión tan grande igual requerimos que esto fuera confirmado y esta habilitación lo único que hace, no es que han creado, confirma, vía esta resolución, lo que la ley y el reglamento expresamente permite.

Entonces, era solamente un tema de seguridad y ratificación jurídica de la inversión.

El GERENTE GENERAL ADJUNTO DE ASUNTOS INTERINSTITUCIONALES DE COSCO SHIPPING PORTS CHANCAY PERÚ, señor Gonzalo Ríos Polastri.— Señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Adelante, señor Gonzalo.

El GERENTE GENERAL ADJUNTO DE ASUNTOS INTERINSTITUCIONALES DE COSCO SHIPPING PORTS CHANCAY PERÚ, señor Gonzalo Ríos Polastri.— Señor, habido de cuenta que en su pregunta se han incluido algunos términos, creo que es conveniente hacer algunas precisiones sobre ellos, porque usted ha indicado que se firmó un acuerdo en el año 2021. Lo que existe es una resolución de la APN que otorga lo que técnicamente se conoce como Habilitación Portuaria. Eso no es un convenio, eso no es un acuerdo, es una resolución administrativa del Estado Peruano en la cual se involucra ¿Cuál es las características técnicas del proyecto? ¿A qué tipo de materiales se encuentra? ¿Cuál es el alcance del proyecto y la naturaleza del mismo? En el segundo párrafo el señor Carlos Tejada ha explicado las razones por las cuales se hace énfasis en la exclusividad. No es algo nuevo, es algo natural con los puertos de titularidad privada, el hecho de que se haya puesto explícitamente, es justamente una ratificación de los principios que permitían otorgar esta exclusividad.

Y, usted también mencionó los términos si desconocíamos o no. La verdad, nosotros de acuerdo a ley, es que requerimos el pronunciamiento en la habilitación portuaria. Y si usted o las personas que entren a un análisis detallado, revisan el informe jurídico al cual también se refiere su pregunta, aborda ampliamente la razonabilidad jurídica, la razonabilidad de principios por los cuales se otorga esta exclusividad.

Igualmente, usted mencionó unos términos en su pregunta como irregularidad o ilegalidad, los cuales debemos enfáticamente negar, debido a que la resolución ha sido legalmente emitida y no contiene ningún acto irregular.

El señor PRESIDENTE.— Bien.

Por favor, por favor.

Bien, la segunda pregunta.

Antes de hacer la pregunta.

Desde que empezó el movimiento con las maquinarias en los primeros meses del año 2020, los medios de comunicación reportaron las quejas de los habitantes de Chancay por afectaciones a sus domicilios, rotura de tuberías de agua, incluso, medios también los medios reportaron que en marzo del año 2017 que explosiones y excavaciones hechas habrían causado rajaduras a algunas casas, y en mayo del año 2023 viviendas colapsaron por la construcción del túnel, tal como **(47)** reportaron todos los medios de comunicación, ante ello, señores gerentes generales, pregunto: ¿Qué nos pueden decir al respecto? ¿El consorcio asumió los daños ocurridos? ¿Existen todavía problemas de este tipo?

Adelante, señores.

El GERENTE GENERAL ADJUNTO DE ASUNTOS INTERINSTITUCIONALES DE COSCO SHIPPING PORTS CHANCAY PERÚ, señor Gonzalo Ríos Polastri.— Me permite.

Señor presidente, en el estudio, en el desarrollo del estudio de impacto ambiental, nosotros hicimos, siendo conscientes de que alrededor del proyecto existían viviendas bastante precarias hechas con autoconstrucción, con muchas fallas de estructura, es que; en primer lugar, consciente de eso, no aplicamos la Norma Nacional, porque era importante, como parte de las obras, hacer movimiento de tierras, que implicaban vehículos, voladuras controladas, todo lo que significa el trabajo de movimiento de tierras.

Entonces, esto se si hubiéramos cumplido la Norma Nacional, éramos conscientes de que podíamos generar una afectación muy grave en las viviendas.

Entonces, de *motu proprio* aplicamos una norma alemana para sitios arqueológicos, es decir, de 40 milímetros por segundo en vibración que permite la Norma Nacional para no afectar a una vivienda, nos auto pusimos ocho milímetros por segundo, cinco veces menos. Y eso ha eso está expuesto en el estudio de impacto ambiental y ha hecho que el puerto incurra en mayores gastos y también en mayor tiempo en el movimiento de tierras, ¿no? Entonces, pero evidentemente primaba nuestra responsabilidad social. Pero más allá de eso, también hemos desarrollado una línea de base en cerca de 3000 viviendas alrededor del proyecto, o sea, con una empresa consultora de ingeniería en presencia de

auditores de ingeniería, también del juez de paz, y de notarías, hemos hecho una línea de base, vivienda por vivienda, hemos tomado las fotos, y han sido suscritos y aceptadas por la población que estuvo de acuerdo. Hay un 5% de pobladores que no quiso aceptar esta línea de base, por supuesto, eso se dejó en constancia notarialmente, sobre el cual nosotros no podemos, si no nos autorizaban, no podíamos entrar en propiedad privada.

Sin embargo, a todos sin excepción a través de una carta de garantía aprobada por el directorio, se les ha extendido individualmente una..., teniendo como referencia a línea de base

una carta de garantía donde la empresa se compromete a reparar cualquier afectación que tuvieran las viviendas. Y lo hemos venido cumpliendo, lo hemos cumplido de manera rigurosa; aparte de eso, del compromiso de la empresa, la empresa cuenta con seguros de construcción, seguro de responsabilidad civil que cubren más allá de la vivienda, cubre también a las personas que pudieran ser afectadas dentro de la vivienda. Eso lo venimos cumpliendo hasta ahora rigurosamente. Y creo que yo entiendo de que los reclamos vienen de personas que pueden tener una posición distinta a la construcción del proyecto, la respetamos. Pero si usted ve el proyecto ha venido avanzando y construyéndose en paz social, porque la empresa está honrando los compromisos.

Y con respecto al túnel, usted sabe que para construir el túnel se hicieron estudios muy detallados de Ingeniería, entre ellos Geotecnia, justamente para que el diseño de la ingeniería no afectara a las viviendas en la parte superior, y cuando se ha producido esta lamentable subsidencia, se ha paralizado la construcción en esa zona por casi ocho meses, del mes de mayo hasta diciembre, porque se hicieron peritajes y no de parte, sino se contrató un consultor internacional, un experto alemán, para que pudiéramos establecer exactamente cuáles habían sido las razones y las causas de esta subsidencia.

Como resultado de ese peritaje se ha podido establecer de que no ha sido una falla de nuestra ingeniería ni tampoco del método constructivo empleado, sino que en esa zona había una falla por estratos no consolidados, principalmente por rellenos no identificados. **(48)** El túnel no sufrió nada, sino entre el techo del túnel y la superficie se produjo un hundimiento que afectó en la vivienda de afectó seriamente cuatro viviendas y 12 con algún tipo de afectación en rajadura hacia todos.

Nosotros desde el primer día el, señor presidente, firmamos un acuerdo con nuestras familias, las hemos reubicado en viviendas que ellos eligieron, les pagamos mensualmente una compensación por este traslado, pagamos también un lucro cesante por algunos negocios que funciona a una proyección de ingresos, en realidad, hemos cumplido toda nuestra responsabilidad social, porque, recuerden, para nosotros está muy claro que hemos llegado a Chancay para convivir con la población de Chancay, no para afectarla.

Entonces, ahora en este momento, una vez que se estableció de que no había habido una falla en ingeniería, ni en el método constructivo, igual estamos asumiendo todos los gastos, está en curso una negociación entre los seguros, y cada una de estas 16 familias para que ellos decidan si quieren que les reconstruyan su casa, si quieren que les paguen una compensación, lo que ellos decidan, nosotros lo vamos a honrar, no hay ningún problema, ¿No?

Entonces este y vamos a seguir con esa política, señor presidente, de velar por la seguridad de la estructura de las familias y de y de ellos mismos, ¿No?

El señor PRESIDENTE.— Bien.

Su micrófono, por favor.

La siguiente pregunta, señores gerentes: El Frente de Defensa de los Intereses de Chancay ha denunciado públicamente la presunta contaminación en los humedales, flora, y fauna, marina. Sin embargo, entendemos que vuestro consorcio tiene la viabilidad ambiental, podrían detallar si actualmente existen afectaciones ambientales, sociales, a la pesquería artesanal y turísticos por este megaproyecto.

Tienen ustedes la palabra.

El GERENTE GENERAL ADJUNTO DE COSCO SHIPPING PORTS CHANCAY PERÚ, señor Carlos Tejada Mera.— Señor presidente, con respecto a la pesca artesanal. Desde el año 2011-12 que se empezaron a hacer los estudios de factibilidad del proyecto, se contrató una empresa consultora internacional que estableciera cuál era la línea de base de los pescadores artesanales que podían ser afectados. Este estudio técnico, no hecho de parte, sino por tercero, arrojó que los pescadores artesanales que estaban en la zona de Chancay desde mucho, desde históricamente, eran alrededor de 156, no recuerdo el número, pero 160. Y eso, cuando empezamos ya el informe socio, las audiencias públicas, el año 2013-2012, sorpresivamente, luego esta línea de base, fueron creciendo los pescadores artesanales que supuestamente trabajaban en la zona, y la empresa ha sido este muy flexible en aceptar estos, digamos, pescadores artesanales adicionales a los que una empresa desarrolló durante un año y hemos cerrado acuerdos con más de 560 pescadores artesanales a los cuales se les ha reconocido una compensación por un mayor esfuerzo pesquero, equivalente a el costo de una nueva embarcación y de dos motores de propulsión, ellos todos han sido compensados; en adición se le se firmó un acuerdo para financiar becas al 100% de los hijos de los pescadores, 60 becas que venimos cumpliendo y como veíamos de que ellos no podían, para que vean la intención de la empresa, como no tenían posibilidad de acceso a estas universidades o institutos, porque no depende de la empresa, sino de ellos, desde el año pasado, porque no nos interesa ahorrar, nos interesa que las 60 becas sean cubiertas, nosotros

hemos contratado a la Universidad de San Marcos para que haga academias preuniversitarias que permitan de que los hijos de los pescadores tengan mayores posibilidades de acceder a estos institutos y a estos centros para que estas becas se ejecuten un 100%, eso con respecto a los pescadores y vamos a seguir trabajando con ellos de la mano en todo lo que sea necesario.

(49)

Y con respecto al humedal. Mire, el humedal ha tenido un monitoreo previo a las obras, muy detallado, aprobado; ya lo dijo el señor alcalde, aprobado por el Senace.

Existe una comisión de monitoreo ambiental, que lidera la municipalidad, que mensualmente revisa los informes que una consultoría, lo mencionó el Gonzalo Ríos, hay una consultoría internacional que hemos contratado y que hace el monitoreo biológico que el Senace le pedía a la empresa, pero para que la empresa no lo haga contratamos una consultoría internacional que lo viene haciendo. Y como resultado de ese monitoreo mensual podemos asegurar, lo que ha dicho el señor alcalde, de que no ha habido una afectación en absoluto del humedal y, por el contrario, ha habido un repoblamiento de nuevas especies en la zona.

Entonces, lamentamos que este denominado frente de defensa de los humedales, a pesar de todas las evidencias, siga insistiendo, pero vamos a seguir en el objetivo de cumplir con nuestros compromisos ambientales con el humeral.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Una de las últimas preguntas, señores gerentes de la empresa Cosco.

¿El consorcio incluyó a todas las organizaciones de pesqueros y otras asociaciones en su línea de base social que entendemos son doce organizaciones?

Tienen ustedes la palabra.

EL GERENTE GENERAL ADJUNTO DE COSCO SHIPPING PORTS CHANCAY PERÚ, señor Carlos Tejada Mera.— Señor presidente, son once organizaciones las que fueron incluidas y que están en el estudio de impacto ambiental y sobre las cuales, incluso, se han suscrito los acuerdos a las cuales se ha mencionado el señor Carlos Tejada. Hay una que está en un proceso de verificación por las condiciones funcionales que tiene y el área en la que ha venido desarrollando o desarrolla actividades sus componentes.

Así como se ha hecho esto con las asociaciones funcionales de pescadores, similares acuerdos se han suscrito, por ejemplo, con las asociaciones vecinales. Son 17 acuerdos con organizaciones vecinales. Lo menciono con la intención de mostrar que la empresa ha tratado de no solamente identificar en el regular proceso del estudio de impacto ambiental quiénes son los afectados, sino además de formalizar compromisos y tener herramientas de

seguimiento, de gestión de estos compromisos técnicamente determinados.

El señor PRESIDENTE.— Señores congresistas, después de haber absuelto las preguntas, de verdad, felicitamos por su participación al señor Carlos Tejada Mera, gerente general adjunto; también al señor Gonzalo Ríos, por estar esta mañana presente en esta sesión tan importante como es la Comisión de Fiscalización.

Colegas, vamos a suspender la sesión por unos minutos para despedir a nuestros invitados.

—Se suspende la sesión. (50)

—Se reanuda la sesión.

El señor PRESIDENTE.— Colegas congresistas, reiniciamos la sesión.

Bien, último punto, cierre de la sesión.

Se consulta la dispensa del trámite de la sanción del Acta con dispensa de su lectura para ejecutar los acuerdos adoptados en la presente sesión.

Si no hubiera ninguna oposición por parte de algún congresista, daremos por aprobado.

En consecuencia, señores congresistas, en vista de que no hay ninguna oposición, el Acta de la presente sesión ha sido aprobada por unanimidad de los presentes.

Y se deja constancia que la transcripción oficial de la presente sesión forma parte del Acta.

No habiendo otro punto que tratar en la agenda, siendo las 3 horas con 27 minutos, se levanta la sesión.

Señores congresistas, muchas gracias por su asistencia.

—A las 15:27 h, se levanta la sesión.