

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
SEGUNDA LEGISLATURA ORDINARIA DE 2024

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
1.0ª SESIÓN EXTRAORDINARIA DESCENTRALIZADA - UCAYALI
(Matinal)
(DOCUMENTO DE TRABAJO)

MARTES 11 DE MARZO DE 2025
PRESIDENCIA DE LA SEÑORA HILDA MARLENY PORTERO LÓPEZ

-A las 12:15 h, se inicia la sesión.

La señora PRESIDENTA.- Señora secretaria técnica, pase lista e informe la asistencia congresal.

La SECRETARIA TÉCNICA pasa lista:

Buenos días a todos los concurrentes, a los señores congresistas.
Congresista Portero López.

La señora PORTERO LÓPEZ (AP).- Congresista Portero López, presente.

La SECRETARIA TÉCNICA.- La señora congresista Ruiz Rodríguez está con licencia, señora congresista.

La señora PRESIDENTA.- Tómale en cuenta, señora secretaria.

La SECRETARIA TÉCNICA.- La señora congresista Chacón Trujillo, dice presente por el chat, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA.- Considerar su asistencia, señora secretaria.

La SECRETARIA TÉCNICA.- Congresista Acuña Peralta.

El señor congresista Acuña Peralta dice presente por el chat.

La señora PRESIDENTA.- Considerar su asistencia.

La SECRETARIA TÉCNICA.- Gracias, señora presidenta.

Congresista Bellido Ugarte. Congresista Bellido Ugarte ();
Doroteo Carbajo. Doroteo Carbajo ().

La señora TRIGOZO REÁTEGUI (RP).- Trigozo Reátegui, presente.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Perdón, ¿su nombre, congresista?

La señora TRIGOZO REÁTEGUI (RP).— Trigozo Reátegui.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Echeverría Rodríguez. Echeverría Rodríguez (); Espinoza Vargas. Espinoza Vargas (); Flores Ramírez.

Señora presidenta, el señor Alex Flores Ramírez está consignando su asistencia vía chat.

La señora PRESIDENTA.— Consignar la asistencia, señora secretaria.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Congresista Infantes Castañeda.

La señora congresista Infantes Castañeda consigna su asistencia vía chat.

La señora PRESIDENTA.— Consignar la asistencia de todos los congresistas, señora secretaria.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Perfecto, señora presidenta.

El señor congresista Raúl Felipe Doroteo consigna su asistencia. Lo consignamos, señor congresista.

La señora congresista López Morales.

La señora LÓPEZ MORALES (FP).— López Morales, presente.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Gracias, señora congresista.

El señor congresista Montalvo Cubas ha presentado licencia, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Tomarlo en cuenta, señora secretaria.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Congresista Olivos Martínez. Congresista Olivos Martínez ().

La señora congresista Paredes Fonseca también ha presentado licencia, señora presidenta.

La señora congresista Olivos Martínez está consignando su asistencia en el chat.

Congresista Portalatino Ávalos

La señora congresista Portalatino Ávalos está consignando asistencia vía chat.

La señora congresista Trigozo Reátegui ya consignó su asistencia.

Congresista Valer Pinto. Congresista Valer Pinto (); congresista Zea Choquechambi.

El señor congresista Zea Choquechambi consigna su asistencia vía chat.

El congresista Zeballos Aponte igualmente está consignando su asistencia vía chat.

Tenemos 12 congresistas presentes, tenemos 3 en licencia; el quorum para la presente sesión es de ocho.

Señora presidenta, puede dar inicio a la décima sesión extraordinaria de la Comisión de Transportes.

La señora PRESIDENTA.- Comisión de Transportes y Comunicaciones décima sesión extraordinaria, auditoría de la Municipalidad Provincial de Atalaya, Ucayali

Con el *quorum* reglamentario y siendo las doce y cuarto de la mañana del 11 de marzo del 2025, se inicia la décima sesión en la Comisión de Transportes y Comunicaciones en la ciudad de Atalaya, en Ucayali.

Antes de iniciar esta sesión, quiero agradecer al señor Francisco de Asís Mendoza de Sousa, alcalde de la Municipalidad Provincial de Atalaya, quien gentilmente nos ha permitido usar las instalaciones de esta municipalidad para realizar la presente sesión.

No sin antes resaltar la preocupación de vuestros representantes de nuestra región de Ucayali. Gracias, colega Elvis Vergara Mendoza. Gracias, colega Jenny López, por estar *in situ*.

Bien, le quiero dar la cálida bienvenida y el agradecimiento, porque así los funcionarios trabajamos, llegando al pueblo. Gracias, señor ministro, por la predisposición de estar aquí, en esta cálida región donde hay mucho por hacer y la esperanza se está yendo, pero cuando vengan sus autoridades, estamos aquí.

Gracias, viceministro Ismael Sutta, por estar aquí. Gracias, ingeniero Iván, director nacional de Provías. Hoy día están aquí todos los funcionarios, de quienes, seguro, obtendremos las mejores soluciones para los problemas que tanto luchan nuestros representantes aquí presentes.

Bienvenidos y que Dios me los bendiga.

Debo también agradecer la presencia de las autoridades provinciales y distritales del departamento de Ucayali presentes en la sesión: comuneros, funcionarios públicos y público en general. También a la prensa hablada, prensa escrita y televisiva.

Hemos tomado la decisión, como Comisión de Transportes y Comunicaciones, a la que honro en presidir, gracias a mi bancada y a mi vocero de Acción Popular, la decisión de realizar la presente sesión descentralizada en esta hermosa y cálida ciudad, región a la que hoy estamos aquí, atendiendo el requerimiento y las necesidades de la población y de vuestros representantes.

Señores congresistas, debemos indicar que, al ser una sesión

extraordinaria y según la agenda, pasaremos directamente al orden del día.

ORDEN DEL DÍA

La señora PRESIDENTA.- Como primer punto del orden del día, tenemos el debate del predictamen recaído en el Proyecto de Ley 08667/2024-CR, que propone, con texto sustitutorio, una ley que declara de interés nacional y necesidad pública la construcción e implementación de una hidrovía en el tramo Yurimaguas-Nauta-Santa Rosa. El Proyecto de Ley fue presentado por el congresista Elvis Vergara Mendoza, del Grupo Parlamentario Acción Popular.

Debemos señalar que la propuesta original del Proyecto de Ley, después de un estudio técnico, ha sido considerada por la Comisión, teniendo en cuenta que el proyecto Hidrovía Amazónica fue cuestionado judicialmente desde el año 2013.

Las comunidades indígenas, a través de diversas asociaciones, han presentado demandas judiciales vinculadas al proceso de cuestión previa, las cuales han concluido, hasta el momento, con fallos favorables para ellas. Por todo esto, cualquier otro proyecto que se pretenda construir o implementar debe contar con una decisión emitida en un proceso de consulta previa, así como consulta previa respecto al estudio de impacto ambiental.

Debemos señalar que, a pesar del rechazo social por el proyecto Hidrovía Amazónica, las comunidades nativas no se oponen a la realización del proyecto, incluso como alternativa para tener un transporte amazónico seguro, moderno y sostenible.

La organización regional Aidesep Ucayali viene planteando una propuesta de alineamiento para el transporte fluvial sostenible, basada en lineamientos tales como: desarrollar puertos y embarcaderos locales como condición para conectar las comunidades y los territorios a los sistemas de transporte; la formalización y seguridad del transporte fluvial; y elaborar un programa de mitigación de impacto del sistema y medio de transporte fluvial, que proteja la seguridad alimentaria e incluya el monitoreo ambiental, entre otros.

En esta línea, la Asociación de Derechos Ambientales y Recursos Naturales, en respuesta al pedido de opinión solicitado por la Comisión, recomienda un nuevo proyecto de hidrovía. Se debe incluir el desarrollo de una consulta previa, libre e informada del proyecto, que cumpla con óptimos, oportunos y eficientes procesos de participación ciudadana, con enfoque intercultural y de género, con adecuados procesos de difusión y socialización con actores clave del territorio, como la sociedad civil y las organizaciones indígenas a nivel nacional y regional. Precisa también que debería señalarse de manera específica el cumplimiento del marco legal ambiental y el respeto a los derechos colectivos de los pueblos indígenas, como la consulta previa.

Por otro lado, según el informe 0168-2024-MTC-18.03, enviado a esta Comisión por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte viene evaluando una nueva inversión bajo el mecanismo de obra pública para priorizar y promover la inversión en la ruta Yurimaguas-Nauta-Santa Rosa, debido a las favorables condiciones hidráulicas y socioeconómicas en dicha zona de la Amazonía.

Según el citado informe, una vez que se suscriba el acuerdo de cada caducidad del contrato con la concesionaria Hidrovía Amazónica, se podrá iniciar la elaboración del estudio de ProInversión, para lo cual se están gestionando los términos de referencia, tomando en consideración las condiciones técnicas, sociales y ambientales.

En el propio Ministerio de Transportes y Comunicaciones, quien propone que se priorice y promueva la inversión privada en la hidrovía que comprende la ruta Yurimaguas-Nauta-Santa Rosa, por las favorables condiciones mencionadas.

Por todas estas razones, se descarta la fórmula legal propuesta inicialmente en el Proyecto de Ley 8667/2024-CR y se propone, con un texto sustitutorio, una ley que declara de interés nacional y necesidad pública la construcción e implementación de una hidrovía en el tramo Yurimaguas-Nauta-Santa Rosa, en la Amazonía peruana.

Señalando que se debe tener en cuenta la factibilidad técnica, económica, ambiental, social, cultural y espiritual del proyecto, desarrollando el proceso de la consulta previa, según lo establecido en la Ley 29785, Ley del Derecho a la Consulta Previa de los Pueblos Indígenas u Originarios y su reglamento, y cumpliendo con la normativa en materia ambiental vigente, con el fin de respetar los derechos colectivos de los pueblos indígenas, con enfoque intercultural y de género, con adecuados procesos de difusión y socialización con cada uno de los actores involucrados.

Colegas congresistas, esta ley busca acelerar el crecimiento portuario fluvial en la región Ucayali, mejorar las condiciones de transporte local, dinamizar e impulsar el crecimiento económico local, atraer inversiones, reducir costos logísticos y mejorar la conectividad de los pueblos originarios, con estricto respeto de los derechos de las comunidades indígenas u originarias y cumpliendo con la normativa en materia ambiental vigente.

Por otro lado, la declaración de la infraestructura permite el cierre de brechas de las que tanto hablamos, el desarrollo descentralizado de un país, elevar la competitividad del aparato productivo del Perú y, por ende, el Estado logra, a través de una ley declarativa, planificar e impulsar la ejecución de

algunas obras en favor de toda una población que por años espera esto. En este caso en particular, la construcción e implementación de una hidrovía en el tramo Yurimaguas-Nauta-Santa Rosa, en la Amazonía peruana.

Queridos colegas congresistas, se les ofrece el uso de la palabra a los señores congresistas.

El señor VERGARA MENDOZA (AP).— Muchas gracias, presidenta.

Antes que nada, con su permiso, saludar a todos los miembros del auditorio, recalcando dentro de la sesión solamente podamos participar los señores congresistas y, fuera de ella, se podría dar el uso de la palabra a los miembros de la auditoría para cumplir con los objetivos formales del Congreso de la República.

Más allá de eso, ahora estamos tocando el tema de la hidrovía amazónica, que es un proyecto de ley que nace de mi auditoría. Sin embargo, puedo colegir, de lo que usted ha podido dar lectura del dictamen, que se está excluyendo.

Se estaría excluyendo del dictamen el tramo correspondiente al río Ucayali, entre Ucayali y Pucallpa, para la zona de Loreto. Y, casualmente, esto es una mayor preocupación nuestra. Entendemos, como congresistas amazónicos, Jeny y yo, que debemos preservar la naturaleza, debemos conservar los recursos naturales. Entendemos, además, los derechos constitucionales de nuestros pueblos originarios; siempre los hemos defendido. Pero, contrario de ello, no podríamos, bajo una irreal percepción de querer luchar por sus derechos, más bien restringirles el desarrollo de ellos mismos.

¿A qué me refiero, señora presidenta? A ver. Caso emblemático: Purús. Purús es una provincia que, dicho sea de paso, es una provincia que cuenta con menos población que los distritos de nuestra región y cada vez con menos población, dicho sea de paso.

(2)

Purús está aislado, tiene reservas naturales, áreas de protección, etcétera, etcétera, alrededor de Purús. Por lo tanto, no se pueden hacer carreteras, no se pueden hacer trochas carrozables, no se pueden hacer vías vecinales. No se pueden aprovechar sus recursos en favor de ellos mismos de manera comercial, sino más bien para su existencia. Pero Purús tiene un río contaminado por la minería ilegal. Ellos están felices pescando. A ver, vayan a pescar a ese río de Purús. No van a encontrar nada.

Hace años —y esto es un secreto a voces—, con la disculpa del caso por nuestra colega, un gobierno nacional... Se sabe, con informaciones por ahí... Mejor no lo voy a mencionar porque no es oficial, pero el mismo gobierno sacaba, pues, la madera de Purús, el cedro y la caoba. Han deforestado terriblemente.

Entonces, si no se les permite a ellos tener una vía de acceso,

si no se les permite a ellos buscar la forma de desarrollarse, utilizando y aprovechando sus recursos, vamos a seguir dándoles asistencia y asistencia. Vamos a convertirlos —que ya los hemos convertido, dicho sea de paso— en una población asistencialista. Todo lo esperan del Estado. Y no porque lo esperen, sino porque no tienen otra opción.

¿Y saben a qué hemos llegado con eso? Un kilo de arroz, que acá está a cuatro soles, en Purús cuesta siete soles más: 11 soles. Es lo que cuesta el flete. Una bolsa de cemento, ¿cuánto está una bolsa de cemento, señor alcalde? ¿42 soles? Supongamos que cueste cincuenta soles la bolsa de cemento. ¿Cuántos kilos tiene una bolsa de cemento? cincuenta kilos, redondeando a grosso modo, a ojo de buen cubero como decía un hombre, estamos hablando de que estamos pagando más o menos trescientos cincuenta soles por una bolsa de cemento en Purús. Trescientos cincuenta soles en promedio. La misma bolsa de cemento, al frente nada más, a unos cuantos kilómetros, a cinco horas yendo en botecito, está a cuarenta reales, más o menos cuarenta reales. Cada real está a ochenta céntimos, menos un sol.

¿Por qué Brasil ha podido desarrollar sus fronteras y no se ha convertido en desierto ni ha muerto su población originaria? Porque han entendido que el desarrollo tiene que ir de la mano con la preservación, pero no solamente en discurso, sino en acciones. Hoy por hoy, solamente vendemos discurso. ¿Y a qué voy con esto, presidenta? Disculpe que me pare.

La hidrovía amazónica es una magnífica oportunidad, no solamente para Pucallpa, no solamente para Ucayali, sino para el país entero. Y lo hemos hablado muchas veces con algunas autoridades de esto, porque permitiría ser un anclaje entre el comercio del Atlántico y el comercio del Pacífico. Con Asia y Europa. Asia y Europa, en intermedio América. En el intermedio de esa ruta: Pucallpa, Ucayali.

La hidrovía amazónica, en buena cuenta, para que se entienda mejor, es darle la oportunidad al comercio y al transporte de pasajeros para que, todos los días del año, los doce meses del año, sea verano o sea invierno, pueda transitar no solamente el transporte de pasajeros, sino los buques de carga, los buques de gran calaje, los que cargan toneladas. Lo que significa que tendría que hacerse un dragado permanente de toda la vía, desde el Atlántico hasta Pucallpa.

Obviamente, la zona de Brasil no necesita eso porque el Amazonas es muy caudaloso y tiene unas características hidrológicas distintas. Pero en Ucayali sí, porque justo mi corredor parlamentario tiene pavor a subir a los aviones; ha venido por río y me dijo que tenía que bajar y empujar el bote porque se habían quedado encallados en un barco, lo que suele suceder, lo que no pasaría si hubiera una hidrovía. Lo que significa que hay un canal por donde puedan circular permanentemente sin ningún

tipo de dificultad.

Esto permitiría que los buques de gran calado, que tienen que dar la vuelta por la Patagonia o por el Canal de Panamá, que hoy está en problemas internacionales, puedan venir entrando por el Amazonas, bajando por el Ucayali, descargar en Pucallpa, llevarlo al puerto de Chancay y, de Chancay, a Shanghái, como decían por ahí.

Esto significaría un enorme ingreso económico al país, a la región Ucayali y a Pucallpa también, dicho sea de paso, y convertiría a la región Ucayali en la más importante económicamente en el Perú y, quizás, a Pucallpa en la ciudad más importante del Perú. Ya lo dijo un expremier —no quiero mencionar su nombre—, que Pucallpa podría bien convertirse en la capital del país.

Pero si tenemos nosotros por delante el hecho de que tenemos que preservar los bosques, tenemos que preservar... Vayan a decirles eso a nuestros hermanos indígenas de Purús que están comiendo yuca con sal, yuca con yuca, yuca con agua. Vayan a decirles eso, que estamos luchando por sus derechos, por eso es que no permitimos una carretera.

Tenemos que reenfocarnos, señora presidenta. Y, por lo tanto, con todo el cariño que yo le tengo a usted y con todo el reconocimiento que le tengo a esta comisión, la cual valoro muchísimo, yo sugiero un nuevo estudio de esa parte del dictamen.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias.

Vamos a llevar, señora secretaria...

Nuestra congresista Francis Paredes está levantando la mano, representante de Ucayali también.

Tiene el uso de la palabra y luego iremos a la consulta para un mejor estudio.

Tiene el uso de la palabra, congresista.

La señora PAREDES CASTRO (PP).— Claro que sí, presidenta. Muchísimas gracias.

Agradezco infinitamente, señora presidenta, que usted haya tomado en consideración estar en una de las provincias de mi región, la región Ucayali, porque somos conscientes de que hay un desequilibrio o una distribución de los recursos nacionales de manera indistinta.

Eso tendría que mencionarlo, presidenta. Por su intermedio, también saludo al ministro de Transporte, así como a todos mis colegas y a la población en su conjunto. No se ha cumplido, estimada presidenta, por ejemplo, el cumplimiento del artículo

20 de la Ley 27037, Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía, que crea justamente en el Ministerio de Economía y Finanzas el Fondo de Promoción de la Inversión de la Amazonía como un fondo, el mismo que se encargaría de promover la inversión en la Amazonía a través del financiamiento de proyectos de infraestructura básica y programas productivos, especialmente en lo que tiene que ser, presidenta, servicios básicos. Y cuando hablamos de servicios básicos, yo no puedo dejar de mencionar la hidrovía.

Ya ha mencionado a mi colega Elvis Vergara. Nosotros también, como presidente de la Comisión de Inclusión Social, buscamos desde todas las aristas visibilizar las verdaderas necesidades que tiene la región Ucayali en temas de seguridad, en temas de fronteras, en temas de servicios básicos. Vuelvo a repetir: hidrovía en la Amazonía peruana, un impulso al desarrollo sostenible.

Aquí hay que recordar, presidenta, que en el marco normativo y en el análisis del proyecto de ley para la construcción de una hidrovía en la Amazonía peruana, se examina la legislación comparada en América Latina, el análisis técnico del proyecto, la importancia de la hidrovía para el desarrollo regional y el caso específico del proyecto Hidrovía Amazónica.

Es nuestra única carretera, estimado ministro. Es nuestra carretera la que conecta con nuestros pueblos, la que conecta con nuestras comunidades, con nuestra costumbre, con nuestra cultura, con todo lo que nosotros, en algunos casos hablamos de interculturalidad, pero solamente en un concepto, porque, en la práctica, obviamente, la Amazonía sigue siendo la última en poder tener los impulsos en cuanto a proyectos.

Ministro, el marco normativo y la legislación comparada en hidrovía de Latinoamérica: tenemos legislación en Uruguay, acuerdos de la sede de Argentina, análisis técnico justamente de las necesidades públicas e interés nacional en las hidrovías en cuanto a lo que va a traer, que es bienestar social, obligación del Estado, mecanismo de integración.

Y ello, presidenta y estimado ministro, a través de la señora presidenta, la importancia económica y social de la hidrovía, porque va a reducir no solamente los costos, sino también la disminución del costo logístico y de transporte, mejorando la competitividad regional e impulsando el crecimiento del PBI, el acceso a servicios, facilitando el acceso a servicios de educación y salud, y profundizando la integración social y cultural en las comunidades. La sostenibilidad, ministro, garantizar la sostenibilidad ambiental, social y financiera, minimizando el impacto en el río y respetando las comunidades indígenas, algo que no se cumple hasta la fecha.

El proyecto Hidrovía, estimada presidenta, esta Hidrovía

Amazónica, un caso de estudio, es la implementación, el contrato de concesión, paralización, acuerdo de caducidad. Porque el Ministerio de Transporte y Comunicación impulsó la implementación del proyecto para mejorar la navegabilidad de los ríos Ucayali, Marañón, Huallaga y Amazonas.

En el 2017, si hacemos un poquito de referencia a todo ello, se firmó el contrato de concesión con COHIDRO Sociedad Anónima, conformada por empresas peruanas y chinas, con un plazo de veinte años y una inversión inicial de noventa y cinco millones de dólares. Y esta paralización... El proyecto se paralizó justamente en la etapa preoperativa debido a la falta de estudios y al rechazo de las comunidades indígenas.

El acuerdo de caducidad del 2024 se suscribió justamente por mutuo acuerdo, habiéndose avanzado solo en el 0.82% del proyecto. Esta consulta previa y procesos judiciales, la voz de las comunidades indígenas, las razones de la caducidad y propuestas de las comunidades indígenas, obviamente, se ha tenido que ir mejorando, estimada presidenta, para nuevas obras en la Amazonía.

¿Por qué yo iniciaba mi presentación con el proyecto de ley 27037, Ley de la Amazonía? Porque aquí, presidenta, hay un incumplimiento anual que se ha debido de invertir desde el año 2011 en la Amazonía con más de ciento cincuenta millones de soles. ¿Cuántos millones hemos invertido hasta el día de hoy en la Amazonía, presidenta? La pregunta es, y eso creo que nos puede contestar muy bien nuestro ministro, porque la última vez recuerdo que hemos estado presentes cuando el presidente del Congreso, en estos momentos el señor Eduardo Salhuana, era el presidente de la Comisión, justamente, de Transporte.

Nosotros preguntamos, incluso, presidenta, qué pasaba con esta comunicación que no tenemos los pueblos, y lamentablemente seguía en proyecto hace poco en la reunión que hemos tenido. ¿Hasta cuándo los amazónicos vamos a seguir nosotros levantando nuestra voz? ¿Hasta cuándo vamos a tener un país, una política de gobierno que justamente haga reajustes en cuanto a las necesidades básicas y la conectividad de nuestros pueblos? Y no solamente lo hablo en temas de hidrovía, sino también lo hablo en temas de comunicación, estimada presidenta.

La Comisión de Transporte y Comunicaciones recomienda la aprobación del Proyecto de Ley 8667-2024-CR, con un texto sustitutorio que declara de interés nacional y necesidad pública la construcción e implementación de una hidrovía en el tramo Yurimaguas-Nauta-Santa Rosa.

Se debe tener en cuenta, presidenta, la factibilidad técnica, económica, ambiental, social y cultural de los proyectos, desarrollando el proceso de consulta previa y cumpliendo con la normativa ambiental vigente, respetando los derechos colectivos

de los pueblos indígenas.

Presidenta, aquí los pueblos también tienen derecho; nuestros pueblos no solamente necesitan mayor presupuesto en educación, mayor presupuesto en salud, sino también mayor en nuestras vías; son nuestros ríos. **(3)**

Así que, presidenta, yo le agradezco la oportunidad que usted me ha dado de poder dirigirme a usted. Agradezco al ministro, porque conoce nuestra realidad. Sabemos que tiene él todas las ganas de seguir cerrando las brechas, pero acá no solo nos deben sobrar las ganas, sino también esa necesidad de decir: aquí estamos y contribuimos con esta hidrovía que ya tenemos cuántos años.

Incluso, hace poco hemos, no celebrado, sino que se ha tenido una ceremonia por el descubrimiento del río Amazonas, y ¿dónde están nuestros demás ríos? Creo que es el momento también de decir: aquí estamos como Ucayali. Y gracias, presidenta, por estar en mi provincia de Atalaya. Un abrazo sincero a todos y espero que todos nos puedan apoyar con esta iniciativa.

La señora PRESIDENTA.— Tiene el uso de la palabra la congresista Jeny López, y luego mandaremos el proyecto para mejor estudio y también recibir las mejoras, porque esto es desarrollo, desarrollo para el pueblo.

Tiene el uso de la palabra la doctora Jeny López.

La señora LÓPEZ MORALES (FP).— Gracias, señora presidenta.

Señora presidenta, quiero darle la bienvenida a esta provincia de Atalaya. Saludar al señor alcalde de esta provincia, al señor ministro, al señor viceministro y a todos los directores que se encuentran en esta sala: al director de Provías Nacional, de Provías Descentralizado, a mi colega Elvis Vergara, que se encuentra en esta mesa, y a la sociedad civil y a cada uno de ustedes.

Como acaba de exponer mi colega Elvis Vergara y mi colega Francis Paredes, de la misma manera, señora presidenta, también se solicita que se haga un mejor estudio de este predictamen de proyecto, el proyecto 8667, Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la construcción de la hidrovía. Es importante abordar un mejor estudio para poder votar a favor, porque qué importante es este proyecto, señora presidenta.

Y también qué importante que el señor ministro esté aquí, como miembro titular de este sector, atendiendo de forma personal, con el viceministro y todo su equipo, conjuntamente con esta comisión tan importante, que es la Comisión de Transporte del Congreso de la República. Aquí se encuentran representantes del Poder Ejecutivo, Legislativo y del gobierno local.

Más que todo, muy preocupada está esta población, ya que, señor ministro, se ha manifestado que, mediante el Decreto Supremo de

Urgencia 021-2025 de la PCM, del 21 de febrero del 2025, se declaró en estado de emergencia la provincia de Atalaya, Coronel Portillo y Padre Abad.

Como representante de esta región de Ucayali, tanto mi colega Elvis Vergara como Francis Paredes pedimos y exigimos que Provías Nacional realice un seguimiento permanente para asfaltar y concluir, en el plazo establecido, la carretera Puerto Copa-Atalaya, que tanto viene solicitando la población de esta provincia, el alcalde provincial y todos nosotros.

Aquí estamos, y estoy segura de que, conjuntamente con su presencia, señor ministro y viceministro, vamos a buscar una solución a este sueño tan anhelado durante muchos años en esta provincia de Atalaya.

Muchas gracias.

Gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, congresista de esta hermosa región.

El proyecto vuelve a mejor estudio.

Como segundo punto del orden del día, tenemos el informe del señor Raúl Ricardo Pérez Reyes Espejo, ministro de Transportes y Comunicaciones, quien informará sobre los siguientes temas.

No sin antes darle el saludo a John Salcedo Ríos, alcalde de Sepahua, el único alcalde que parece que se preocupa por su pueblo, porque nuestro provincial, que es nuestro anfitrión, como se dice, el campeón. Pero, en realidad, en estos momentos a veces dicen: "Para ir a Lima no nos reciben". Y cuando la población tiene la oportunidad de tener a los ministros y a los funcionarios aquí, no llegan.

Agradecer también la predisposición de nuestra coordinadora parlamentaria, que desde anoche hasta la una de la mañana la hemos tenido en el teléfono, pero Urday es una gran persona. Muchas gracias, Marita Urday.

La primera pregunta para nuestro ministro.

1. Estado y mantenimiento del Corredor Vial: "EMP.PE-3S (CONCEPCIÓN) - COMAS - EMP. PE-5S (Satipo) / EMP. PE-5S (PTO OCOPA) - Atalaya.

2. Estado y mantenimiento de la carretera Federico Basadre (PE-5N): avances, plazos de ejecución y presupuesto destinado a garantizar la conectividad terrestre en Ucayali. Así como zonas críticas identificadas y estado de los puentes Aguaytía, San Alejandro, Chino, Previsto y Cholón.

3. Proyectos de construcción y modernización de puertos fluviales en el río Ucayali: explique las medidas de

formalización, seguridad y sostenibilidad para las embarcaciones y comunidades ribereñas.

4. Plan de modernización del Aeropuerto Internacional de Pucallpa (Capitán FAP David Abensur Rengifo) y aeródromos de Ucayali.

5. Avances en la reducción de la brecha digital en Ucayali: informe sobre los proyectos de banda ancha y telefonía en zonas rurales y nativas para promover la inclusión tecnológica.

6. Ejecución presupuestal en obras de infraestructura: Avances en la inversión pública destinada a proyectos de transportes y comunicaciones en Ucayali, así como el estado del proceso de convocatoria para licitación del estudio de preinversión a nivel de perfil del proyecto "Creación del Servicio Ferroviario Interurbano en Chancay - Pucallpa, distrito de Chancay de la provincia de Huaral del departamento de Lima / distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo del departamento de Ucayali".

7. Aplicación de criterios de sostenibilidad ambiental y respeto a las comunidades nativas: procedimientos de consulta previa y las medidas de mitigación de impactos en proyectos carreteros, fluviales y aeroportuarios en la Amazonía.

8. Formalización del transporte terrestre urbano y rural: acciones de fiscalización, capacitación y apoyo a gobiernos locales para combatir la informalidad y mejorar la seguridad vial, en el ámbito de sus competencias.

Sabemos, quiero darle las gracias al ministro, porque ayer estaba con fiebre. Le dije: "ministro, no...". "Yo voy", me dijo. Aquí está. Y si en alguna cosa él puede darnos el avance de algo y luego pasarle la posta a su funcionario, para eso ha venido el ministro, y seamos condescendientes, porque, estando mal, está aquí, y esa es la función de un buen ministro, que está aquí con nosotros para solucionar.

Bienvenido, ministro Raúl, y que Dios me lo bendiga.

EL MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Raúl Pérez Reyes Espejo.— Muy buenas tardes, estimada congresista Portero, estimado congresista Vergara, congresista López, amigos todos, señor alcalde provincial de Atalaya. Mil disculpas por mi voz, que está un poco mal, pero tenemos que seguir resolviendo los problemas. No podemos parar a lamentarnos de los problemas.

Voy a ceder la palabra a distintos funcionarios para poder ir resolviendo el tema, pero quería comenzar hablando yo primero sobre el corredor vial Concepción-Comas-Satipo-Puerto Copa-Atalaya. Este es un corredor muy importante; no es importante, sino muy importante de integración de la Amazonía a nuestro país. Y ahí tenemos dos espacios de intervención.

Primero, que va a ser siempre limitado, que es el de la conservación vial. En tiempos de lluvia, resulta siendo claramente insuficiente.

Y el segundo espacio es el de la vía asfaltada, la solución permanente que ayude a reducir, digamos, los problemas que el mal tiempo genera en esta zona.

Como ustedes saben se hizo un contrato. Tenemos un contrato, comenzamos a tener algunos problemas con la empresa constructora y terminamos en un proceso arbitral. En el marco de ese proceso arbitral, tuvimos algunas discrepancias, como ya mencionó hace algunas semanas el ingeniero Iván Aparicio, que estuvo hace tres semanas, casi un mes que estuvo aquí, justamente. Lo que estamos haciendo es rescatando este contrato dentro de lo que la ley, obviamente, nos permite en el marco de este proceso de arbitraje. Y el día de mañana ya se está creando el fideicomiso, que es justamente un elemento importante. ¿Por qué? Quisiera que entendieran cuál es la aplicación.

En la modalidad de contratos, hace casi un año modificamos la forma en la cual se podían cerrar los contratos entre empresas. Normalmente en la administración pública, ya sea el gobierno provincial, el gobierno regional o el nacional, cuando una empresa gana una licitación para una obra, se le pide una carta de financiamiento: "Entrégame una carta de fianza". Y lo mismo se hace con los avances: "Cuando te voy a dar un avance, dame una carta de fianza y te doy el avance".

Las discrepancias que tuvimos aquí estuvieron mezcladas con eso y, al final, para no estar dando vueltas sobre todo lo que pasó, ¿cuál ha sido la solución? Uno de los mecanismos que se tenía planteado en la legislación que cambiamos el año pasado era la creación de un fideicomiso. Es decir, una cuenta bancaria en la cual se deposita el dinero. Al estar depositado el dinero en esa cuenta bancaria, cuando la empresa cumpla con las condiciones del fideicomiso, es decir, cuando cumpla con los avances que están establecidos en el contrato, simplemente el banco, a través del fideicomiso —más que el banco— le va a ir pagando con nuestra conformidad, obviamente.

Entonces, eso lo que hace es asegurar que el dinero esté ahí. Es decir, el dinero está ahí; la empresa también le da la tranquilidad de que, finalmente, cuando haga las cosas que tiene que hacer, le van a pagar. Pero es bien importante que avancemos ambos. Entonces, por eso es muy importante que el consorcio, en este caso el Horizonte 3, avance. Para ello, la primera cosa que tenemos que hacer es aceptar la figura del fideicomiso, y ya se aceptó. Me indican que mañana se va a crear el fideicomiso.

Una segunda cosa, en la que, de una forma, estábamos en falta nosotros también, parcialmente, pero igualmente en falta, es el tema de las valorizaciones. Presentaron una primera

valorización, se hizo un pago, pero quedó todavía pendiente una segunda valorización, un monto importante.

Entonces, lo que estamos haciendo es avanzando. Espero que, en una semana y media más, se puedan completar las observaciones que se han hecho a la segunda valorización y podamos nosotros pagar esas valorizaciones, con lo cual la empresa tendrá la liquidez que necesita para seguir avanzando en este tiempo de lluvias, que es básicamente mantenimiento rutinario e intervenciones para resolver, digamos, problemas puntuales.

Una vez que pase ya la temporada de lluvias, que debe ser en unas dos o tres semanas más, debería ya comenzarse el trabajo. Más bien, tenemos que aprobar un plan de gestión vial pronto. En este caso, vamos a ponerle mucho esfuerzo al plan de gestión vial, que es una especie de plan de trabajo, para ponerlo de forma sencilla. Con ese plan de trabajo, lograremos todo lo que podamos hacer a nivel de mantenimiento, ya más bien periódico, porque son ciento setenta kilómetros de mantenimiento periódico en la vía, de forma tal que podamos evitar que la siguiente temporada nos coja en una situación similar a la actual.

No van a estar cubiertos los ciento setenta kilómetros para la siguiente temporada; les mentiría si les digo eso, porque es un contrato, en este caso, a tres años. Entonces, lo que hay que hacer es ir avanzando, pero lo que queremos es saberlo lo más pronto posible.

Mientras esto va avanzando, lo que se ha hecho, sí, es que, a través de nuestra zonal, se ha puesto... Bueno, primero, hemos cambiado la zonal, una de las primeras cosas que hicimos. Segundo, hemos puesto maquinaria; nosotros hemos contratado maquinaria para intervenir en puntos críticos. Yo sé, ustedes me dirán que es insuficiente, y lo entiendo. La vía es una vía muy larga, con un montón de complejidades, y la lluvia no ayuda a resolverlas.

Pero lo que vamos a hacer es seguir trabajando para ir ayudando a mejorar esos puntos críticos dentro de lo que la lluvia nos permita. Esperemos que acabe pronto y podamos realmente sentir ya estos mantenimientos rutinarios de una mejor forma.

La segunda noticia que les quiero traer, ya sobre la solución de largo plazo y no sobre la solución de corto plazo, es la de la vía como tal: la construcción de la vía con el pavimento factico, que es la que nos va a dar una mayor continuidad de la vía.

Esta vía tiene dos tramos: el tramo de Puerto Copa - Oventeni y el de Oventeni - Talaya. El tramo de Puerto Copa - Oventeni está relativamente bien avanzado. Ya me parece que está en el tercer informe... Permítanme decirlo exactamente... Está en el informe de ingeniería. Se calcula que, más o menos para marzo del próximo año, lo tendremos aprobado, ese informe. De forma tal que, una vez concluido ese informe en marzo, lo que hacemos es iniciar el

proceso de convocatoria para la construcción de ese tramo entre Puerto Copa y Oventeni.

Pero la noticia buena que les quiero dar es que, como ha cambiado la ley de contratación hace poco y ha entrado una nueva ley en vigencia, el segundo tramo todavía estaba por iniciar la elaboración del expediente técnico.

Entonces, lo que vamos a hacer es que vamos a convocar, (4) cuando convoquemos después de marzo del 26, el proceso de contratación del primer tramo, también vamos a convocar el segundo tramo en el mismo proceso, de forma tal que el que haga la obra también complete el expediente y haga la obra en el segundo tramo, de forma tal que tengamos, pero bajo una modalidad que se conoce como *fast track* o sea, proceso rápido. Es decir, van a ir avanzando el diseño, avanzan 10 kilómetros de diseño, los construyen. Mientras van construyendo, siguen avanzando los siguientes 10 kilómetros de diseño, y así van avanzando, para poder tener la vía construida en el más pronto plazo. Es decir, tener no solamente el tramo 1 en avance, sino también tener el tramo 2 en avance.

Entonces estamos hablando de un proyecto que, en los primeros cálculos, representa mil ochenta y cuatro millones de soles. Es una vía que tiene 157 kilómetros, es una vía cara por el tipo de terreno, sin ninguna duda, pero que hay que hacerla. Entonces, es un importante proyecto que el gobierno nacional va a financiar, perdón, y que vamos a trabajar para ello.

Así que yo quería traerles no solamente la noticia de que ya el fideicomiso se resolvió, que lo firmamos, se constituye mañana, y que vamos a comenzar a avanzar ya con el contratista mejor y más rápidamente, el contratista de la conservación, sino que la solución definitiva también está avanzando bien y vamos a tener, en el 2026, convocado el concurso para la obra propiamente de la vía, ya del pavimento asfáltico, que es la solución de largo plazo que ustedes necesitan desde Puerto Ocopa hasta Atalaya.

Esto es, congresista, respecto a esta vía y le pedía, si me permite, que el viceministro mencione la parte de la carretera Federico Basadre. Y le pido un favor, congresista: tenemos un problema operacional y es que mañana tenemos que estar, algunos, particularmente en el Consejo de Ministros, y el piloto nos acaba de avisar hace un momento que, por un tema de clima, de repente vamos a tener que salir más pronto de lo que pensábamos, pero vamos a avanzar algo rápido con nuestra presentación de nuestros temas.

La señora PRESIDENTA.— Perfecto, pero ¿quién de sus funcionarios se queda? Porque yo mañana...

El MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Raúl Pérez Reyes Espejo.— Vamos a avanzar ahora pronto.

La señora PRESIDENTA.— Y lo otro, ministro, es que usted ha dicho el plan de gestión vial, plan de trabajo de los 170 kilómetros. Hay una cosa que me caracteriza y yo necesito saber fechas, y mi gente necesita saber fechas. ¿En cuánto tiempo podría este plan de gestión vial o el plan de trabajo de los 170 kilómetros antes de que usted nos deje? ¿En qué tiempo? La gente de Atalaya quiere saber una aproximación.

El MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Raúl Pérez Reyes Espejo.— Miren, normalmente un plan de gestión vial tarda de seis a nueve meses. Pero lo que vamos a hacer es que lo hagan mucho más rápido. Aquí lo que necesitamos es la colaboración de la empresa. O sea, necesitamos que la empresa nos presente lo más pronto posible. Nosotros vamos a poner recursos, no solo para evaluar, sino recursos para poder desarrollar el plan de gestión vial. Para que justamente podamos comenzar, en un plazo de seis meses, la actividad de [...?], que es la meta que nos hemos planteado.

La señora PRESIDENTA.— Sería contando agosto, mi querido ministro. ¿Agosto o setiembre?

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

La señora PRESIDENTA.— Setiembre.

Quizás ya no esté de presidenta, pero seguirán mis colegas y yo sí volveré para ver si comenzaron.

Muy bien, ministro, ¿a quiénes doy el uso de la palabra?

El MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Raúl Pérez Reyes Espejo.— El viceministro, para que hable sobre la carretera.

La señora PRESIDENTA.— Le damos la palabra a nuestro viceministro Ismael Sutta.

El VICEMINISTRO DE TRANSPORTES, señor Ismael Sutta Soto.— Muchísimas gracias.

Señora presidenta de la Comisión de Transportes, señor congresista Vergara, congresista López, señor ministro, señor alcalde de Atalaya, señor alcalde de Sepahua, señores funcionarios, muy buenos días.

Voy a continuar con la exposición conforme a manifestado el ministro.

Luego de este tramo importante de Puerto Ocopa-Atalaya, también el Ministerio de Transportes tiene varias vías que están dentro del ámbito de su jurisdicción, sobre todo la vía 5N. Provisionalmente, tenemos la carretera puente Pumahuasi, puente Chino, Aguaytía, San Alejandro, Neshuya, Pucallpa. Esto actualmente une las regiones desde Huánuco, Ucayali, que va

específicamente a la provincia de Leoncio Prado hasta Coronel Portillo y Padre Abad. Tenemos una longitud de 253 kilómetros y, a la fecha, tenemos un contratista conservador, tenemos un contratista de conservación por niveles de servicio que está en ejecución. El plan de gestión vial ya ha sido aprobado el 10 de junio del año pasado. Estamos trabajando en ello y esperamos concluir el mantenimiento rutinario y de emergencias en febrero del año 26, con lo cual estarían ya los tres años, para luego, posteriormente, ingresar a todo lo que es el mantenimiento periódico.

Respecto al listado de puentes en la ruta 5N, tramo de puente Pumahuasi a Pucallpa, que era parte también de la agenda, manifestar que ahí tenemos un encargo para realizar el mantenimiento de cinco puentes. Está el puente San Alejandro, el puente Aguaytía, el puente Previsto, el puente Chino y el puente Cholón. A la fecha tenemos un contratista conservador que viene realizando el control del tránsito vehicular, tanto diurno y nocturno, para mantener el tránsito restringido en los puentes, sobre todo en San Alejandro, Aguaytía y Previsto. El 7 de marzo se han iniciado ya los trabajos de reemplazo de los módulos de la plataforma del puente. Es decir, ya está en plena ejecución el mantenimiento.

Pero también tenemos, tanto en Huánuco como en Ucayali, estudios definitivos de puentes, específicamente el puente San Alejandro, que en este momento tiene mantenimiento. También está en etapa de elaboración del estudio definitivo. San Alejandro está en Padre Abad, y Previsto, que también está en Padre Abad. Bueno, los otros puentes de Corpac, Tambillo y Tulumayo están en la región de Huánuco. A la fecha, el estudio definitivo está en elaboración. Tenemos un contratista, un consultor, perdón, el consorcio Puentes Ucayali, que es por un monto de seis punto nueve millones, y el plazo para la conclusión de este estudio definitivo está previsto para mayo del 2025. Ya tenemos aprobados los informes de ingeniería, el informe ambiental, el informe de arqueología, con lo cual, sobre todo el tema del puente de San Alejandro, que sabemos tiene una longitud de 140 metros, entraríamos en el tema ya de lo que es adquisición de predios y liberación de interferencias para posteriormente convocar lo que es la ejecución de la obra en sí.

Luego se ha pedido que podamos dar algún alcance de la situación actual de la rehabilitación del terminal portuario de Pucallpa. Como ya lo informamos también anteriormente en la Comisión de Transporte, el expediente técnico se encuentra en elaboración. Ya tenemos aprobado el componente de ingeniería, está pendiente la aprobación del componente ambiental y hemos establecido como fecha para la aprobación del expediente técnico en agosto del 2025. Pero, paralelamente, estamos trabajando para incorporarlo, ya lo incorporamos dentro del informe multianual de APP, y estamos trabajando con ProInversión para la firma de un convenio

para que ya proceda la estructuración del APP.

Actualmente, ya está incluido el terminal portuario de Pucallpa dentro del IMIAPP. Está en una etapa de evaluación por parte de ProInversión, y el 5 de febrero, por ejemplo, ya hemos remitido la conformidad al proyecto de convenio a ProInversión para la elaboración de los estudios técnicos para el informe de la evaluación y estructuración financiera del APP. Estamos trabajando en ello, tanto en el expediente técnico, ya dándole una visión de futuro para la ejecución y la operación de este importante terminal portuario.

Se ha hablado también de un programa respecto al tema de un modelo de sostenibilidad para el transporte fluvial en la Amazonía. Justo esta fue una disposición del señor ministro. Nosotros teníamos hace bastante tiempo un proyecto que estaba vinculado a embarcaderos fluviales, los cuales ya tenían perfil viable, pero, lamentablemente, en el tiempo no avanzaron. Luego de una evaluación y disposición del ministro, es que ahora estamos hablando de un programa de apoyo a la sostenibilidad para la implementación de más de cincuenta embarcaderos que van a ir en toda la parte de la Amazonía, por supuesto, incluye la región de Ucayali.

Actualmente, estamos elaborando el estudio de preinversión del programa conjuntamente con el Banco Interamericano de Desarrollo. Es una operación de crédito de más de doscientos veintisiete millones y la fecha del término del estudio de preinversión está previsto para el tercer trimestre de 2025. Consideramos que esto va a mejorar la conectividad de las comunidades ribereñas de la Amazonía, mediante una infraestructura de transporte y equipamiento, sobre todo, para garantizar la conectividad fluvial y el acceso a servicios como salud, educación, sobre todo con una visión de turismo sostenible.

También se nos ha pedido información respecto a la operación que tenemos desde el Ministerio en el transporte acuático, tanto comercial y turístico. A través de la Dirección General de Autorizaciones en Transporte y específicamente la Dirección de Autorizaciones en Transporte Acuático, la Dirección General es la encargada de otorgar los permisos de operación en transporte acuático, comercial y turístico, en el ámbito nacional e internacional, porque en el ámbito regional es competencia del gobierno regional y así sucesivamente.

De acuerdo con la información, por ejemplo, proporcionada por el GORE Ucayali, se cuenta con la siguiente información del Parque Naviero Regional: de carga tenemos 18 naves autorizadas; carga y pasajeros, 35; pasajeros, 13; turístico, 2. Trabajamos permanentemente con el gobierno regional brindando asistencia técnica para vincular acciones que van a garantizar la sostenibilidad y, sobre todo, reducir el grado de informalidad

que tenemos en el servicio de transporte acuático, tanto comercial como turístico.

Estamos trabajando paralelamente en un reglamento, que es un reglamento para prestar el servicio de transporte fluvial y lacustre. Este reglamento se va a adecuar al proyecto actual que tenemos y tiene una finalidad que es la de impulsar la formalidad y la calidad del servicio, beneficiando a los prestadores de servicios y usuarios del comercio exterior. Actualmente, la propuesta ya ha sido prepublicada, perdón, estamos para prepublicarla en marzo y ya tenemos el proyecto normativo, luego vamos a pasar el expediente por análisis de impacto regulatorio y luego pasaremos a la publicación, que esperamos sea en junio de 2025. También manifestar que, por supuesto, hay un Decreto Supremo 014, del 22 de septiembre de 2022, que aprobó la exoneración del pago de tasas de derecho por trámites para otorgamiento y recepción de despacho de naves fluviales y lacustres, que estaba vigente, básicamente, un fin de fomentar la formalización del transporte fluvial y lacustre.

Dentro de la agenda, también se ha pedido información respecto a la situación actual del aeropuerto de Pucallpa, Capitán David Abensur Rengifo. Actualmente estamos trabajando en el programa de rehabilitación y mejoramiento de lado aire y la ampliación marginal del cerco perimétrico. Actualmente, el 2 de enero de este año, ya hemos aprobado la versión 7 del expediente técnico del programa de rehabilitación y mejoramiento de lado aire de Pucallpa. El concesionario ya nos ha presentado la actualización de dicho expediente, la versión 8, y estamos nosotros previendo que, de acuerdo a la información que tenemos, podría el concesionario, que en este caso es Aeropuertos del Perú, efectuar la convocatoria de la obra en el tercer trimestre de 2025, y el inicio para finales o el cuarto trimestre de 2025.

¿Qué contempla? Contempla mejorar el pavimento de lado aire con el fin de garantizar la eficiencia y seguridad de las operaciones y también el cerco perimétrico. Pero estamos yendo más allá, porque también dentro de los alcances que se tiene con el concesionario, tenemos el mejoramiento del servicio aeroportuario mediante la modernización del aeropuerto de Pucallpa. Esto tiene un monto de inversión de más de trescientos treinta y siete millones de dólares.

Bueno, la situación actual que tenemos, en coordinación con el concesionario, es que, al 31 de julio de 2024, el concesionario nos ha notificado el inicio para la elaboración del perfil. También, paralelamente, se está trabajando ya en la etapa de identificación predial. Se han identificado un aproximado de 549 predios, lo cual representa por adquirir un 95.67%. En adquisición ya tenemos 24 predios, recién hemos iniciado; es una tarea que tenemos para este año, y hemos identificado incluso ya 15 interferencias. Pero la hoja de ruta está vinculada a que la culminación de la adquisición de los predios está prevista para

el tercer trimestre de este año, así como la culminación de la liberación de las interferencias, que estaría para el cuarto trimestre de este año, y la culminación del perfil estaría prevista para julio de 2027.

Estamos coordinando con el concesionario para ver si podemos reducir estos plazos. Lo que pasa es que, de acuerdo al marco contractual, lamentablemente, los procesos que tiene ADP para la contratación y la evaluación son muy largos, lo cual ha hecho que las inversiones se retrotraigan. Y claro, esto es algo que también estamos trabajando en una adenda estructural con ADP para ver cómo modificamos la forma de financiamiento, **(5)** pero, sobre todo, tanto la aprobación de los expedientes y la ejecución de los proyectos.

Pero también tenemos los aeródromos regionales. Por ejemplo, una buena noticia porque esto ha sido una disposición que nos dio el señor ministro: es el mejoramiento del Aeródromo de Breu. Ya lo indicamos hace muy poco, había un compromiso para aprobar el expediente técnico y lo aprobamos el año pasado. La actualización del expediente técnico es un proyecto de treinta y seis punto dos millones. Tenemos el financiamiento, también se han hecho las gestiones necesarias para el financiamiento del proyecto. La convocatoria para la ejecución del proyecto está programada para la tercera semana de marzo. La buena pro y la firma del contrato está para agosto de 2025. Esperamos que la fecha de inicio de obra sea para septiembre de 2025.

Se nos ha pedido información también respecto a lo que es la ejecución presupuestal en la región Ucayali. Para este año, el Ministerio de Transportes ha presupuestado más de setenta millones en la región, tanto en lo que es inversión y actividades, es decir, inversión para obra y actividades para trabajos del mantenimiento y conservación por nivel de servicio. Actualmente, en lo que es inversión, como hemos manifestado, estamos trabajando en los proyectos de Puerto Ocopa-Atalaya y otros proyectos más que van a verse en ejecución recién este año. Todavía no hay porcentaje de ejecución en lo que es inversión, pero en actividades ya hemos comenzado a ejecutar y ya tenemos el 9.3% de ejecución de estos veintiún punto cuarenta y un millones.

Lo que es inversión propiamente dicha se ha destinado de la siguiente: treinta y seis punto dos para el mejoramiento del Aeródromo de Breu, que también va a devengarse este año; diez punto cinco para la rehabilitación del mejoramiento de la carretera Tingo María-Aguaytía-Pucallpa; diez punto cinco también para lo que es comunicaciones; y nueve punto dos para el mantenimiento y la conservación de la Red Vial Nacional.

Respecto al tema del ferrocarril Chancay-Pucallpa-Brasil, ha sido un compromiso del sector. Perdón.

El MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Raúl Pérez Reyes Espejo.— Congresista, si me permite, quizás, ¿que el ingeniero Miranda no haga la presentación? Justamente, ha tenido a su cargo este tema.

El señor MIRANDA.— Por su intermedio, señora presidenta, sí, este ferrocarril es un proyecto que lo que busca es integrar la región con los proyectos, por ejemplo, que se han mencionado hace un momento, la hidrovía, con un enfoque logístico integral. Entonces, lo que se está previendo es un proyecto que tiene aproximadamente 904 kilómetros. El costo total de la inversión son catorce mil trescientos millones de dólares. Entonces, para realizar este proyecto, tenemos que pasar por las fases de estudios previos y priorización. Nosotros ya registramos, a finales del año pasado, la idea de este proyecto en el banco de inversiones, que es un hito importante y un paso trascendental para que esto ya aparezca registrado como un proyecto de inversión pública. Estamos trabajando ya para seguir con el perfil. El perfil se va a... Estamos ahora mismo en una fase de acciones previas y la oficina de abastecimiento está haciendo el estudio de mercado para poder hacer la convocatoria en el próximo mes de abril.

Bueno, eso es lo que podría comentar hasta el momento.

Gracias.

El MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Raúl Pérez Reyes Espejo.— Sí, y complementando lo que mencionaba el ingeniero Miranda, congresista, y lo mencionamos también hace poco en una reunión con el gobernador de Ucayali, este proyecto no solamente va a ser el proyecto más caro de toda la gestión pública peruana, son catorce mil millones de dólares, y tenemos que hacer un buen estudio de viabilidad para determinar cuál es el nivel de cofinanciamiento. Claramente, va a requerir cofinanciamiento, pero lo que tenemos que hacer es determinar cuál es el nivel. Y ahí es donde hoy, por eso, va a ser importante todo el tema de la integración carretera y para poder agregar demanda y hacer que el proyecto tenga un menor nivel de cofinanciamiento.

Este proyecto es un proyecto que va a unir Pucallpa con la costa y lo que quiere hacer es el punto de referencia para que cuando Brasil desee hacer la interconexión desde su lado hacia el Pacífico, simplemente tengamos que completar los 180 kilómetros que faltarían. Mientras tanto, nosotros cumplimos como Estado Nacional con que nuestra Amazonía en la selva central sí esté conectada. Hay toda una discusión sobre si esto lo deberían hacer, si el Perú debería hacer la integración hacia Brasil o no. La verdad no. Lo que tenemos que hacer nosotros es invertir en nuestro territorio. Si luego Brasil tiene el interés de desarrollar la vía desde el Atlántico al Pacífico, con mucho gusto completamos la parte que nos toca. Ellos tendrán que hacer

lo que les toca, obviamente a ellos, y en ese caso tendríamos ya una vía distinta. Pero es bien importante tener claro que la vía no es una vía que conecta a la que estamos planteando, no es una vía que conecta al Atlántico del Pacífico, es una vía que conecta a nuestra Amazonía Central, particularmente, con el Pacífico. A eso apunta el proyecto, estimada congresista.

Si me permite, hay un tema que se pasó, que fue el tema de Pronatel, que son todas las intervenciones que Pronatel tiene en la región Ucayali, si me permite, para que el señor Lenin pueda hacer la presentación.

El señor LENIN.— Buenas tardes, congresista, buenas tardes a todos.

Gracias, ministro.

Bueno, rápidamente, resumir un poco las intervenciones que estamos realizando en los últimos meses. Estamos próximos a iniciar la convocatoria para nuestro proyecto de EPAD Selva fase uno y fase dos. Ya estamos en etapa de integración de mercado y pensamos que en un par de semanas ya debería estar esta convocatoria en curso.

Este proyecto es importante porque consiste en la instalación de plazas *WiFi* en la región. En realidad, es un proyecto que abarca muchas regiones de la Amazonía peruana, pero en específico, en lo que respecta a la provincia de Atalaya, esto considera la implementación de plazas *WiFi* en ciento cincuenta y un centros poblados, y esto va a tener dentro de su rango de influencia, obviamente, una parte importante de las localidades beneficiarias, sino que también ciento setenta y ocho instituciones públicas y educativas se van a poder conectar a estas plazas *WiFi*.

Esto va a ser importante porque van a tener acceso gratuito a internet con velocidades que pueden llegar incluso hasta los 100 megabit por segundo. También, en paralelo, y para complementar los avances que también se han dado en el servicio de telefonía móvil en la región, que, si bien sabemos que hay una brecha todavía importante por cubrir, este año, como parte del proyecto Canon por cobertura, se han puesto en el listado ciento ochenta y dos centros poblados de la región Atalaya que van a ayudar a contribuir al despliegue de la telefonía móvil.

Y, en paralelo, también se está haciendo un proyecto de inversión para el servicio de acceso a internet fijo, que considera tramos de fibra óptica, fibra óptica subfluvial, que va a beneficiar a las localidades de la región. Este proyecto es importante y esperamos que para el segundo semestre de este año se tenga ya la viabilidad para poder iniciar con las etapas de promoción del proyecto. Esto va a beneficiar a setecientas noventa y cuatro localidades de la región Ucayali, beneficiando cerca de mil trescientos veintitrés instituciones públicas, entre colegios y

centros de salud. Esto considera un monto de inversión de alrededor de ochocientos millones, que también es un monto importante, que traerá un impacto considerable en la región.

Esto, a manera de resumen de los hitos que tenemos en curso.

Muchas gracias.

El MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Raúl Pérez Reyes Espejo.— Si me permite, para cubrir el último punto, congresista, quisiera que el ingeniero Eisen Iparraguirre nos haga la presentación justamente de los temas de formalización del transporte terrestre, que viene luego de eso.

El DIRECTOR GENERAL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AUTORIZACIONES EN TRANSPORTES, señor Eisen Isaac Iparraguirre Alan.— Sí, dentro de la formalización de acá, en la región de Ucayali, tenemos veinticinco empresas autorizadas, tenemos con cincuenta y cinco rutas. Tenemos con respecto a centros de inspecciones técnicas, tenemos tres centros de inspección técnica; tenemos seis terminales terrestres autorizados por el MTC; tenemos también escuelas de conductores en cantidad de cuatro. Y con respecto a vehículos habilitados, tenemos ciento veinticinco vehículos habilitados, señor ministro, que prestan servicios desde Lima y otras partes del país hacia la región Ucayali.

Siguiente, por favor.

Con respecto al auto colectivo, que venimos trabajando justamente con la región Ucayali, a la fecha le prestamos asistencia técnica. Tenemos tres sesiones realizadas. Aún no terminan por presentar el expediente, pero seguimos en coordinaciones casi semanales, y nosotros les podemos dar la asistencia técnica para que dé una vez terminen. Sé que tienen dificultades porque les falta personal técnico, pero igual el compromiso del Ministerio de Transportes está en darles las facilidades para que ellos culminen hacer las rutas de auto colectivo.

Y como rutas nacionales, tenemos cuatro ya identificadas: desde Pucallpa hacia Huánuco, de Pucallpa también hasta Puerto Inca, y Pucallpa con Coronel Portillo [...?], y la otra de Aguaytía, Padre Abad, hacia Tingo María.

Siguiente.

Esto fue mi parte, señor ministro.

El MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Raúl Pérez Reyes Espejo.— Sí, esta sería la presentación, señora congresista, de los temas que se nos plantearon.

La señora PRESIDENTA.— También queremos que los alcaldes, antes de que nuestro ministro se retire, hay tres alcaldes aquí. Empezando por nuestro anfitrión, y aquí tienen la oportunidad de

ir directo a la yugular en sus proyectos que tienen. Cada proyecto tiene que tener sus expedientes okey, levantadas sus observaciones.

Y aquí esta gestión no solamente la ha hecho la señora congresista Portero, ni su equipo. Aquí han sido los congresistas que están aquí. Porque es muy difícil salir de Santa Rosa de Purús, de donde ustedes llegan, de Atalaya, para llegar a donde el ministro o al viceministro, que está aquí, Provías, Pronatel, y espero que Provías se quede, Pronatel se quede, porque mañana tenemos que caminar y verificar en sitio cómo están, y aquí me quedo hasta el día jueves, pero vamos a dar el uso de la palabra a nuestro alcalde para que él también se pronuncie en todas las necesidades básicas en transporte, en conectividad, y en otros.

Señor alcalde, tiene usted el uso de la palabra.

El ALCALDE DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ATALAYA, señor Francisco de Asís Mendoza de Souza.— Muchas gracias.

Bueno, un saludo muy especial a nuestra congresista señora presidenta Marleny Portero López, a nuestra congresista Jeny López, también a nuestro congresista Elvis Vergara, a nuestro señor ministro, a nuestro viceministro, a los directores, y, bueno, a todos los que están en el auditorio.

Definitivamente, el proyecto que necesita esta población, y hace muchísimos años, señora congresista, es el que nos reúne hoy día acá, es el proyecto de la carretera Puerto Ocopa- Atalaya, una carretera que se empezó las gestiones en el año 2008 con muchísimas gestiones. Pueden ver ahí en las fotografías, es el cuarto periodo que tengo como alcalde. En los cuatro periodos hemos estado de manera permanente haciendo la gestión de esta carretera. En el año 2014 vino el presidente Ollanta Humala con toditos sus ministros y se acordó el tema de la carretera. En el año 2015 se aprobó el expediente técnico y, de ahí, bueno, se olvidaron hasta el año 2021, que se reformuló el perfil técnico. En 2015 se aprobó el perfil técnico, en 2021 se reformuló el perfil técnico, y el año pasado, recién en febrero, como lo dijo el ministro, se comenzó a hacer el estudio definitivo. Y ahora, la buena noticia que ha traído es que el próximo año se va a convocar.

Definitivamente es muy importante escuchar a la población, porque ahí se nota dónde está la necesidad de la población, señor ministro. Una cosa definitivamente es verlo desde un sitio diferente con el ministerio y otra cosa es estar en el lugar de los hechos. Ya le hemos hecho caminar al director nacional de Provías, el señor Iván Aparicio, entiende la situación y, definitivamente, esto no hay cuando suceda.

Definitivamente, señor ministro, en otras circunstancias, hoy día, por darle esta buena noticia, lo hubiesen aplaudido, pero la población, de verdad, por tantas veces y tantas mentiras y

tantas gestiones, (6) ya no es creíble por la población, porque definitivamente se ha dicho muchas cosas de esta carretera y los resultados, después de nueve años que no se hace el mantenimiento de la carretera, nueve años, se equivocan con el consorcio Comas en la primera licitación y ahora con un nuevo horizonte.

La noticia es que mañana ya se hace el decomiso y hay un tema de continuidad del proyecto de la carretera. Pero, es decir, nosotros, como ciudad de Atalaya, porque hay ciudad de Pucallpa y ciudad de Atalaya de la región Ucayali, son dos ciudades que hay en nuestra región Ucayali, ¿no? Aparte de la de Padre Abad de Aguaytía, hemos sido, de una u otra manera, como casi toda la Amazonía, un poquitito excluidos en todos los proyectos.

Hemos escuchado a Pronatel, por ejemplo, acá tenemos tres empresas de telefonía, y las tres empresas tienen unas deficiencias enormes, enormes. ¿Por qué? Porque la conectividad viene pues vía microondas, ¿no? No tenemos la red dorsal de internet, no lo tenemos acá. Y, justamente, ¿sabe por qué, señor ministro? Por la carretera Puerto Ocapa Atalaya, porque no tenemos una vía definida. No tenemos la interconexión eléctrica porque tenemos que hacer la interconexión eléctrica para el desarrollo de nuestra provincia, pero no se puede hacer definitivamente por el estudio definitivo y ya la carretera se construya no en un tema de asfalto y que sea la viabilidad correspondiente.

Atalaya es un centro de producción maravilloso: cacao, café, en gran cantidad, plátano, yuca, pero nos vemos frustrados de manera permanente porque un camión, tres días llega a Lima, en tres días llega a Lima. Este es un centro de producción de plátano y de yuca que definitivamente no llegaría nunca en tres o cuatro días. Ese es el panorama y ese es justamente el malestar.

También, bueno, hay que reconocer, y ojalá que sea del tema de *Wifi*, en conexión en las comunidades nativas que tanto se necesita, en el tema de conectividad. Ahora, esperemos que sea cierto, porque definitivamente, a sus autoridades, casi la población no cree, ¿no? Y trasladamos, prácticamente, de manera permanente, el malestar de las gestiones que nos provocan hacer las gestiones a nivel nacional en los ministerios y traer las respuestas, siempre la población ya nos van a atender, ya nos van a atender, y no una solución.

Definitivamente, tenemos muchos proyectos en el Ministerio de Educación, en el Ministerio de Vivienda también, "Mejoramiento de Mi Barrio", proyectos de agua en el Ministerio de Vivienda y otros proyectos de agricultura, pero, definitivamente, esos tienen sus plazos, su forma. No, me parece que las leyes están acordes para... no sé si sale del presupuesto o cada vez entorpecer más en el tema de las licitaciones, porque eso se demora una barbaridad y, de repente, habría que regular. Como lo conversamos el día de ayer, ¿por qué razón en una convocatoria tan

importante, lo primero que se ve, que se debería ver, es la capacidad económica y operativa de las empresas que contratan con el Estado? Regulando eso, yo creo que se solucionaría todos los problemas que hay. Porque de esa manera, para empezar un proyecto, la empresa tendría, hay un tema de consorcios, se consorcia por uno, se consorcia por otro, debían ser las [...] más fuertes para que definitivamente no tengamos este problema que tengamos en la carretera Puerto Ocopa-Atalaya, que ahora nos ha llevado a un arbitraje, a problemas, pero al final la población es la que sufre y la población es la que nos exige a nosotros.

Sería muy importante también, a través de usted, escuchar siquiera rapidísimo a tres personas, que después gracias a usted les vamos a dar. Y eso sería importante después de escuchar también a los otros alcaldes que van a ser bastante cortos. Y yo pienso que eso nos daría... realmente que nos atienden, nos escuchan y ustedes están con la población definitivamente.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA.— Gracias, señor alcalde de Atalaya.

Como no, y llamamos también, para que tome el uso de la palabra, John Salcedo Ríos, alcalde de Sepahua. Uno de los alcaldes valientes que están aquí. Y luego viene el alcalde del distrito de Tahuania, Fernando Arechaga. Y hay un señor también que ha pedido el uso de la palabra, que ya no...

Muy bien, tienen el uso de la palabra los alcaldes.

John Salcedo Ríos, ¿dónde está? Johncito.

El ALCALDE DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE SEPAHUA, señor John Harold Salcedo Ríos.— ¿Qué tal?

La señora PRESIDENTA.— Bienvenido. Gracias por estar acá.

El ALCALDE DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE SEPAHUA, señor John Harold Salcedo Ríos.— Buenas tardes, presidenta de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, al congresista Elvis Vergara, también a la congresista Jeny López, a nuestro alcalde provincial, así como también al señor ministro, doctor Raúl Pérez, y también al viceministro y a los demás funcionarios, a todos. Tengan ustedes muy buenas tardes.

Permítanme presentarme, mi nombre es John Salcedo Ríos, soy el alcalde de uno de los distritos de la provincia de Atalaya, el distrito de Sepahua.

Por su intermedio, señora presidenta, he estado atentamente a la intervención que ha expuesto el ministerio; sin embargo, no se ha escuchado respecto al estado situacional de nuestro proyecto, el mejoramiento de nuestro aeródromo de Sepahua. Punto número uno.

Punto número dos, señora presidenta, también para el señor ministro. Hay un problema sobre el tema de los vuelos subsidiados. Señor ministro, los vuelos subsidiados prácticamente en estos momentos no se están dando, por lo menos en nuestro distrito de Sepahua, y queremos que se haga una fiscalización a los vuelos subsidiados, a esas empresas que no sé bajo qué términos contractuales se manejan; sin embargo, no estamos siendo beneficiados, por lo menos el distrito de Sepahua, con lo que son los vuelos subsidiados.

Asimismo, también, señora presidenta, el punto número tres, respecto al tema de comunicaciones, no sabemos quién fiscaliza a los operadores, como son los que brindan las comunicaciones. El tema de Movistar, por lo menos en nuestro distrito, ya tiene muchas falencias y muchas deficiencias. En ese sentido, pedimos también que se haga un llamado a la empresa Movistar o a los demás operadores, que el servicio es muy deficiente, por lo menos para nuestro distrito de Sepahua.

Punto número cuatro, señora presidenta, quiero hacer un pedido también al señor ministro para que se priorice nuestra carretera, el tramo PE-5S, desde Poyeni-Sepahua. Queremos que ya se programe un mantenimiento periódico a esta vía, muy importante para nosotros como sepahuinos, que nos va a permitir conectarnos al corredor económico.

Asimismo, señor ministro, desde el año pasado se tenía comprendido un puente sobre el río Puletal, que estaba en el paquete de puentes Junín. Ese proceso se ha declarado nulo. Quisiéramos saber cuándo se va a retomar este proceso.

Y, finalmente, también, señora presidenta, por su intermedio al ministro. Hace exactamente días atrás, acudimos todos los alcaldes que conforman la mancomunidad Norvraem. Ahí se comprometió el ministro sobre el tema de los puentes modulares. Y ya hemos cumplido en presentar, por lo menos, dos puentes. En ese momento ya está, creo que quisiéramos saber sobre este tema de los puentes modulares, porque realmente la situación que estamos viviendo, por lo menos en el distrito de Sepahua, con este tema de las inundaciones. Y ni siquiera hemos sido considerados en este tema de la declaratoria de emergencia. Estamos sufriendo las inundaciones, no hay apoyo, por lo menos del nivel del gobierno, ni regional ni del gobierno nacional. Quisiéramos que se priorice en ese sentido.

Muchas gracias, señor, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Muy bien, nuestro alcalde de Tahuania. ¿Está el alcalde de Tahuania? Ahí está mi amigo.

Fernando Arechaga, tiene el uso de la palabra.

EL ALCALDE DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE TAHUANIA, señor Luis Fernando Arechaga García.— Señora congresista Marlene Portero,

presidente de la Comisión de Transportes, congresista Luis Vergara, congresista Jeny López, nuestro alcalde provincial, el ministro, el viceministro, muy buenas tardes con todos, a toda la población de acá de la provincia de Atalaya, muy buenas tardes.

Bueno, mi nombre es Fernando Arechaga García, soy el alcalde del distrito de Tahuania.

Primeramente, pedirle a la congresista, a la comisión y al ministro que nosotros tenemos una carretera, la UC-105 y la UC-112, que va desde acá de Atalaya a Bolognesi, y de Bolognesi, Nuevo Italia, hasta Yurua. Que se cambie de modalidad, porque esa carretera es una vía regional; que se haga una vía nacional. Tenemos, desde acá Bolognesi, dos puentes grandes, por eso, en tiempo de invierno, nosotros no podemos trasladarnos. Ahorita, la carretera de Bolognesi al centro poblado Nuevo Italia está intransitable porque, por la creciente del río, que a un metro ha largado, no podemos ahorita llevar ayuda a esa población.

Hace poco hubo un incendio, la población quedó en nada; ayer me fui llevando ayuda, no pude llegar. Llevaba medicina, la llevaba al médico de ese centro poblado.

Totalmente, esa carretera, todos los años dan mantenimiento, pero no hay mejora. La población ya está cansada de eso y viene contra el alcalde: "Alcalde, ¿por qué tú no intervienes? Alcalde, ¿por qué tú no intervienes?". Porque no es mi competencia. Yo creo que esas carreteras hay que ponerlas como vía nacional para que el presupuesto llegue y sea una realidad, porque la población más se dedica a la agricultura y no tiene cómo sacar sus productos.

Bueno, el tema de las... como dijo el alcalde de Sepahua, de las telecomunicaciones, totalmente pésimos. No tenemos buena comunicación, el internet pésimo. Señor ministro, le pido como alcalde que se mejoren las telecomunicaciones, las vías. Y desde el año 2024 venimos gestionando los vuelos subsidiados porque Tahuania es un sitio alejado, donde no tenemos carretera, no tenemos cómo salir nosotros a Pucallpa o sacar de emergencia a un paciente. Le pido desde acá que nos aprueben, hemos gestionado. El año pasado estábamos ahí, solamente viendo el presupuesto, que se agilicen los vuelos subsidiados para el distrito de Tahuania, que nunca los tuvo.

Bueno, agradecerles a los congresistas, al ministro y al viceministro.

Muchas gracias a todos.

La señora PRESIDENTA.— Gracias, Fernando.

Tiene el uso de la palabra un señor transportista que, cuando salía del aeropuerto, me dijo que quería tomarse cinco minutos.

Está él. Alberto Contreras, por favor.

Doctor Abraham pase...

El señor .- Bien.

Señora presidenta, señor ministro, señores funcionarios, señor alcalde, señores congresistas, voy a cederle el micrófono a mi colega, que es el señor Cabrejos, que está totalmente, técnicamente empapado sobre la cartera, y después intervengo yo, señora presidenta.

Gracias.

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

El señor AVELLANEDA CABREJOS, Néstor Marco.- Bien, primero quiero agradecer a Dios por permitirme estar presente aquí en este auditorio, agradecerle a usted, congresista Marleny Portocarrero, por haber tomado la, creo yo, decisión de haber desarrollado esta sesión descentralizada aquí en nuestra provincia de Atalaya, y digo "nuestra" porque ya me siento parte de ella. Somos peruanos y no debemos tenernos con indiferencia. No debe de existir diferencia alguna, somos iguales todos, con la diferencia de que ustedes nos representan y ustedes son las autoridades que tienen que fajarse por el pueblo, porque para eso han sido elegidos. Así es, correcto.

Ustedes representan al Congreso de la República. Representan a un poder muy importante en el Estado. Ustedes son los que legislan y legislan para decir cómo se debe encaminar nuestra patria a través de las diversas instancias.

Al ministro, también de igual manera, bienvenido aquí, a cada uno de los congresistas, a los funcionarios, al alcalde Francisco Mendoza, con quien, desde un inicio, cuando empezamos esta gesta, y lo tengo que decir públicamente, no ha dudado en sumarse ante los reclamos y a los viajes que se ha hecho a la ciudad de Lima.

Mi nombre es Néstor Marco Avellaneda Cabrejos, y hemos constituido un comité multisectorial procarretera. Soy transportista, o sea, (7) encarno y vivo en carne propia esa situación que se vive y que se padece en la carretera, señor ministro.

Como dice, una cosa es ser y otra cosa parecer. Una cosa es con guitarra y otra cosa es con cajón.

Usted nos trajo hace un momento un mensaje y quiero ir directo al grano para no seguir explayándome en otros asuntos, porque vamos directo a este tema.

Usted está aquí y tenemos que sacarle provecho al tiempo, porque no es fácil a veces poder conversar con usted.

Usted nos dijo hace un momento que la carretera de Satipo a

Atalaya al parecer ya está solucionada con el tema del fideicomiso.

Pero le digo, la verdad, y sin el ánimo de faltarle el respeto, ministro, que ya estamos cansados, hartos, ministro, que todo el tiempo estemos en la misma retórica.

Reuniones, compromisos, sesiones, acuerdos y finalmente no se llegue a un acuerdo real.

O sea, lo que nosotros esperábamos, y lo digo con franqueza aquí, es ver un resultado concreto.

Decía: Viene el ministro, por lo menos van a venir las maquinarias de Provías. Van a estar trabajando. Van a estar en el lugar de los hechos.

Y hemos viajado a Lima, señora presidenta. Nos hemos reunido con el ingeniero Iván Aparicio en Lima.

El 15 de enero de este año, hemos presentado un primer memorial, donde pedíamos y exigíamos y le decíamos: Ante la problemática de la carretera, si bien es cierto se ha dado una concesión al Consorcio Nuevo Horizonte, al parecer...

Me parece, porque puedo presumir por todo lo que estamos viendo, por toda la canallada que se está cometiendo con nosotros, porque esa es la verdad, eso es lo que está sucediendo, que ese contrato ha nacido entre gallos y medianoche, lo han hecho mal.

Los mismos funcionarios de Provías en un momento decían que no se puede pagar porque la carta fianza no está con las condiciones respectivas.

Cómo vamos a desembolsar si finalmente esa carta fianza es de una cooperativa de ahorro y crédito creo que hasta de un mercado. No podemos hacer eso.

Entonces, nos genera preocupación.

Entonces, el problema es cómo así es que se ha dado esta licitación, porque no creo que el consorcio haya venido y ha dicho: "A mí me gusta ese contrato y entréguenmelo".

Se supone que ahí ha habido una comisión de adjudicación. Ellos son los que han otorgado esta responsabilidad.

Esta es la que debe estar presa en estos momentos. ¿Por qué? Porque nos están fregando la vida, nos están complicando la situación.

Eso es algo que enardece.

Entonces, decimos: Qué pasa en nuestra patria. ¿Por qué tenemos que estar así?

Señora presidenta, tenemos más de 140 millones. Suena bonita. Pero con 140 millones cómo estamos viviendo ahí en la carretera.

¿Dónde está el recurso? ¿Por qué, entonces, la gente se subleva? Hay gente que se quiere levantar. Piensa de otra manera.

Y a veces cuando uno hablar, este es rojo. No es porque sea rojo, no es porque uno sea colorado, sino que a veces la gente siente impotencia.

Señor ministro, entienda, comprenda.

Entonces, ¿qué hacemos? ¿Qué hace la gente, para ir concluyendo?

Por ejemplo, solo citar un ejemplo en este momento.

Esa carretera está hecha una desgracia, la verdad. Con tantos millones, olvidada, a su suerte.

En estos momentos usted se va a ver a nuestros hermanos del campo, ¿usted cree pueden sacar su maíz en estos momentos?

No pueden, porque no justifica el precio. Y no lo compran y no porque sea un mal producto.

A veces no quieren comprar porque no saben cómo sacar ese producto. Y llevarlo vía fluvial es carísimo.

Entonces, ¿qué hace la gente? Siembra maíz. No encuentra un lugar apropiado donde valoren su producto.

Entonces, ¿en qué termina la gente? La gente no termina, señora presidenta, finalmente en qué.

Entonces, ¿qué hacemos? ¿A qué nos dedicamos? ¿A qué se va a dedicar el productor? ¿A seguir sembrando más coca?

Qué nos queda. Qué se va a hacer.

¿A eso empuja el Estado, ministro?

Entonces, tiene que haber respuestas concretas.

Señor ministro, le digo algo. A veces sus propios funcionarios se sienten atados de manos por este problema.

Conversamos con el ingeniero nuevo que acaba de asumir esta responsabilidad de Provías Zonal Chanchamayo, le llamamos... (8)

—AUDIO VACÍO DESDE EL MINUTO 5.

La señora PRESIDENTA.— Pero aquí pues a veces se pone a los amigos recomendados. Que nadie les quita que los recomienden los politiqueros.

Disculpen la palabra, pero que recomienden funcionarios buenos, que vayan, que trabajen. Y no vayan a recibir el cheque y que van a pagar justos por pecadores, nuestro ministro, nuestros viceministros y nuestros directores, porque ellos no están en todo.

Cada uno responde por su zonal. Provías su zonal y sus no sé

cuántos acá funcionarios tendrán.

De igual manera, cuando piden una emergencia, los alcaldes tienen que llenar su ficha SINPAD, tienen que dar el informe. El ministro o los congresistas no hacen emergencia.

Hacen emergencia cualquiera de ustedes. ¿Y quiénes son los dueños? Los distritales, los de centros poblados, le llevan a la distrital.

Ahí ya cada ministro, el de Agricultura, Transportes, Vivienda y todos dicen: "Sí. Aquí Atalaya necesita, está en emergencia. Están todos sus documentos llenados".

Eso tiene que ir. Todo va con un proceso.

Le voy a pasar el micro a nuestro ministro.

Sean concisos en lo que van a pedir.

El señor CONTRERAS ALTEZ.— Buenas tardes a la Mesa. Ya les he salido hace un momento.

El señor Cabrejo ha participado precisamente sobre la carretera. Pero acá hay una cosa.

Mi nombre es Alberto Contreras Altez, soy representante de la sociedad civil de Atalaya.

La he visto, señora presidenta, y disculpe usted, con el respeto que se merece, sorprendida que no haya población que la aplauda, no ha habido población en el aeropuerto.

Pero es un rechazo, señor ministro, a usted, a sus acciones.

A usted y a todo su equipo, a todo lo que tiene que ver con el gobierno, la parte ejecutiva está pésimo totalmente.

Ese señor, el que tiene que controlar la carretera, el supervisor de la carretera, dos veces no se le ha encontrado.

Me ha mandado un mensaje una empresa que está participando, que ha estado tratando de pedirle dinero para que pueda trabajar esa empresa.

No vamos a hablar de ese tema. La corrupción está total.

La población de Atalaya no está participando con presencia acá, porque está renegando totalmente.

Nos estamos yendo a un paro indefinido, sí o sí, porque el gobierno, y por parte de usted, ha abandonado más de ocho años esa carretera.

Y después de ocho años ahora vienen a mecernos.

Esa es la verdad.

Ya ha venido una comisión con viceministros, con encargados de

todos los ministerios. Nos dijeron que hay una mesa de trabajo permanente, que cada tres meses van a estar acá mínimo. Nunca más se aparecieron.

Les dije en ese momento: "Ojalá que no sea una mecida nomás". Y verdad que hasta ahora no han regresado esos señores.

Entonces, el gobierno está acostumbrado a mentirnos toda la vida. Y la población está cansada de eso.

Nuestra población de Atalaya adolece de comunicación telefónica. No tenemos señales buenas de Internet. Está totalmente un desastre.

Año tras año nos hemos ido quejando con los medios, con la radio. Nos hemos quejado al organismo de control. Nada han hecho.

Han venido acá y hace como dos años atrás nos han dicho: "En dos meses estará Telefónica solucionando todo el tema".

Sin embargo, hasta hoy día, nada. Ha empeorado cada día. Inclusive, tienen un local acá abandonado, está lleno de monte ahí delante del edificio, de la construcción.

Tenemos otros problemas, como el reconocimiento de los distritos. Que ya viene, que ya va. Hasta cuándo.

Usted, señor ministro, cree que un trabajo del Ejecutivo debe demorarse años tras años.

O sea, ustedes terminan su período, luego viene otro gobernante y hace lo mismo.

Lo cambiamos al funcionario para que digan: "Acaban de cambiarlo y esperen. Se va a empapar todavía, se va a poner al día ese señor".

Así han ido pasando el tiempo. Ahora tenemos un nuevo encargado de Provías Regional.

Igualito nos ha hecho el de la vez pasada. Nos hemos reunido acá con el señor alcalde y todos. Y nos ha dicho: "No se preocupen. En unos días, tres o cuatro días denme, están todas las maquinarias ahí".

La señora PRESIDENTA.— Don Alberto, con todo respeto.

Lo que pasó, pasó.

El señor CONTRERAS ALTEZ.— Correcto.

La señora PRESIDENTA.— Quiero que hoy día, yo me voy a quedar mañana y pasado, y se lo digo delante de todos, el ministro y el viceministro me conocen.

Yo estoy hasta julio en la Comisión. Si esto que hoy el ministro y sus funcionarios no lo van a hacer, yo seré la primera, con Elvis y con mi colega, de levantar la voz.

Pero lo pasado ya está pasado.

Vamos a comenzar. Vamos a creer. Vamos a ver.

Esto no viene de ahora, viene de años.

Pero intentemos que Provías, el nuevo, haga sus cosas.

Mañana voy a estar con el alcalde y con quienes me acompañen, porque yo sí me quedo hasta el jueves.

Y si tengo que volver la próxima semana, voy a volver.

Pronatel, de igual manera. Vamos a ver eso que usted dice, del local que está ahí. Vamos a ir.

Y Contraloría que haga su chamba pues. Para eso se les paga a los de Contraloría.

Y Defensoría del pueblo, también.

Muchas gracias.

Vamos. El ministro se va, porque está un poco mal.

Señor Berríos, tres minutos.

El señor CONTRERAS ALTEZ.— Para terminar.

La señora PRESIDENTA.— Vale, vale. Sea concreto. Rapidito.

El señor CONTRERAS ALTEZ.— Como le repito, está la distritalización y está el reconocimiento de muchas comunidades, que también están haciéndola larga y larga.

La señora PRESIDENTA.— Ese no es el tema de aquí.

Eso ya conversamos aparte,

El señor CONTRERAS ALTEZ.— Por favor, gestionemos eso.

La señora PRESIDENTA.— Vale. Listo.

Señor Berríos, tres minutos.

El señor BERRÍOS.— Gracias, señora presidenta, señor ministro, señor alcalde y los miembros que los acompañan.

Voy a ser breve.

El problema ya lo sabemos, pero simplemente quiero decir que todos los atalayinos aquí estamos encerrados.

Lo que queremos son propuestas. No queremos ya problemas.

Problemas ya los tenemos, hartos.

Vivo 24 años aquí. Sin embargo, no he podido avanzar, lamentablemente, porque no tenemos vías de comunicación.

De aquí para ir a capacitarme a Lima, o muchos tienen que ir a estudiar, tienen que traspasar cuatro días de salida y cuatro

días de regreso. ¿Y sus capacitaciones?

Y no solamente las personas que quieren sacar sus productos, sino las personas que quieren avanzar, que quieren estudiar. No pueden hacerlo.

Entonces, mi propuesta es la siguiente.

Hay que hacer camino penal Atalaya - Oventeni, Oventeni - Pichanaqui.

Camino peatonal, Qhapaq Ñan, y posiblemente hagamos ese camino transoceánico Océano Pacífico - Océano Atlántico.

Vamos a tener que mantener nuestra diversidad de la selva, porque no vamos a destrozarnos. Lo que queremos es un camino.

Puedo salir con mi motocicleta, puedo salir con trimóvil, porque lo queremos es salir al otro lado, queremos estar en el camino principal para desarrollarnos.

Otra alternativa también les planteo.

A ambos márgenes tenemos la capacidad sobre el río Tambo para hacer la autopista. Y solamente deben ingresar camionetas y no camiones grandes.

Tenemos grava, tenemos material suficiente. Nosotros mismos tenemos que hacer, con nuestro alcalde río Tambo, para poder ripiarlo y que solamente deben ingresar camionetas.

Lo que queremos es salir. ¿O les miento?

¿Qué cosa queremos? Queremos salir al otro lado. No queremos estar encerrados aquí.

Entonces, esas son las alternativas que tenemos que hacer.

Y para hacer este camino de aquí a Oventeni y de Oventeni a Pichanaqui, lo queremos es a nuestros ingenieros, a nuestros arquitectos, que tienen que hacer el trazo.

Ese es un medio de desarrollo. No solamente hay que esperar.

Considero que el ministro que plantea para poder hacer el empistado de carretera Puerto Ocopa - Atalaya va a demorar por lo menos entre siete u ocho años.

No me mientan tampoco. Hay que ser realistas. No puede hacer de la noche a la mañana.

Cuando nosotros hagamos un camino peatonal directo para poder salir al otro lado, sí se puede hacer eso.

Si ustedes no lo hacen, nosotros la población lo vamos a hacer.

Me comprometo a hacer tres metros, y así me imagino que cada uno de ustedes van a poder hacer tres metros, pero queremos el apoyo del Estado.

Esa es la propuesta. Solo así vamos a poder salir y a poder desarrollar.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA.— Muy bien.

Vamos a darle el micrófono al ministro para que responda las preguntas.

El MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Raúl Pérez Reyes Espejo.— No he venido aquí, caballeros, a mentirles.

Si usted no lo cree, caballero, desgraciadamente no puedo cambiar su opinión.

Es su opinión, tengo que respetarla.

Pero no puede usted decirme a mí que he venido aquí a mentirles.

Es la primera vez que vengo, he hablado con el congresista varias veces, con el señor alcalde.

Y los avances que ustedes están viendo en términos de los expedientes, son consecuencia de nuestra gestión, la de este gobierno.

Si usted, por razones legítimas, no lo cree, yo tengo que respetarlo.

Pero no pretenda poner las cosas en el lado del bien, que usted representa, y el mal, el resto.

No nos pongamos así. La verdad no está de un solo lado.

Es claro, no hay discusión alguna, sobre que esta vía está abandonada. Creo que no está en discusión eso. Es un hecho objetivo.

Lo concreto es que la carretera no está en buen estado.

¿Qué es lo que hemos ofrecido?

Hace un mes, y lo estamos cumpliendo, es poner maquinaria nuestra más allá —menciona muy bien el señor dirigente del gremio de transportistas— de la discusión del contrato.

Qué es lo que podríamos hacer nosotros si tuviéramos interés en resolver el tema, resolver el contrato.

Y lo que pasaría es que estaríamos hoy día sin contrato y estaríamos trayendo nosotros maquinaria adicional, pero que siempre va a ser insuficiente.

La idea de tener un contratista es justamente eso.

Probablemente podamos discutir si este es el mejor contratista o no del Perú. Sí, seguramente.

Pero no se olviden que no es mi dinero. Es el dinero de todos

ustedes.

No le puedo dar el dinero a quien a mí me caiga bien. El dinero lo tengo que dar en el marco de un concurso.

Y coincido con usted. De hecho, estamos en un proceso de revisión de ese comité de selección que concretamente vio este proceso.

Sí, claro. No tengo ninguna duda que ahí haya habido algo extraño.

No voy a decir corrupción, porque no me parece justo hoy afirmar algo de lo que no tengo evidencia. Pero que ha habido algo extraño, sí.

Para eso, hemos pedido que la Oficina de Control Interno, que está adscrita a la Contraloría General de la República vea eso. Sin duda.

Como ya mencionó usted, tenemos ahí una cantidad de dinero que son más o menos 181 millones de soles.

Ese dinero se está dedicando, en principio, al contrato, pero adicionalmente a eso nosotros estamos haciendo contratación directa. O sea, la contratación que se hace en el marco de una emergencia.

Para eso lo que hemos hecho, declarar la emergencia de la vía, y estamos haciendo la contratación directa.

Si contrato bajo las condiciones normales, nos vamos a demorar cinco meses en contratar.

Entonces, la contratación directa de la maquinaria lo que estamos haciendo es justamente porque está declarada la emergencia.

Lo que estamos ofreciendo es poner maquinaria nuestra.

Afortunadamente ya se resolvió el tema del fideicomiso, que ha sido un tema complejo, no ha sido una cosa sencilla.

Probablemente este sea el contrato, y se lo digo sin ningún temor a equivocarme, más complejo de conservación que hemos tenido en los últimos dos años en el Ministerio, por un montón de cosas, que no viene al caso discutir aquí, todas de tipo administrativo legal.

Lo estamos resolviendo. Ya creamos el fideicomiso. Estamos esperando que la empresa justamente presente el sustento para su valorización, con lo cual va a tener el dinero para poner más maquinaria.

Mientras eso ocurra, ponemos la maquinaria nosotros.

Me dirá usted, y tiene razón, va a ser siempre insuficiente, porque estamos en una semana de lluvia, en una zona que, por el tipo de terreno, sin duda, cualquier esfuerzo que se haga, dos días después ha desaparecido.

La naturaleza es muy dura en ese sentido. Pero tenemos los recursos. Y el trabajo se está haciendo.

Vamos a seguir persistiendo, vamos a seguir trabajando en esta línea, para justamente cambiar la percepción que usted tiene, caballero.

Efectivamente, es cierto que esta es una vía que ha estado abandonada durante un montón de años.

Y lo que estamos haciendo en el gobierno es dar los recursos.

183 millones de soles no es poca plata. O sea, eso refleja la voluntad de hacer las cosas.

Entenderán que no puedo responder por los otros ministerios. No sé cuáles son los compromisos que se han asumido en estas reuniones que menciona el caballero, pero de lo que tenemos que hablar es de lo que le toca al nuestro.

Tengo casi un año y medio en el Ministerio, y este tema lo venimos discutiendo muy poco tiempo después.

Al poco tiempo que entré al Ministerio, surgió la situación, y comenzaron todos los problemas.

O sea, casi toda mi gestión se la ha llevado toda esta tragedia del arbitraje de emergencia, la medida para que paguemos, que no hemos pagado, porque no podemos entregarle a alguien 25 millones de soles o 10 simplemente porque me presenta un papel. (9)

Entenderán que son recursos que no son míos. No es mi dinero ni es de ninguno de ustedes. Es de todos. Y lo tengo que cuidar.

Por eso, es importante eso.

Reitero nuestro compromiso. Mantenemos la maquinaria. Va a seguir viniendo más maquinaria.

Y si por alguna razón el contratista abandona la obra por la razón que sea, nosotros asumiremos como administración directa el mantenimiento y la conservación de la obra.

Pierda cuidado, que eso sí lo vamos a hacer.

De hecho, nuestra estrategia inicial es: si por alguna razón se caía el contrato, cuando comenzamos a ver el contrato, dijimos lo vamos a hacer nosotros por administración directa.

El día de mañana se va a aprobar un decreto de urgencia, ustedes lo van a poder ver mañana, justamente por eso me interesa regresar a Lima, que justamente nos da el marco para declarar las emergencias viales, para casos justamente como este.

Para que no tengamos que utilizar el máximo de ocho UIT para contratar servicios, justamente para eso.

Entiendo su frustración, su desazón y su incredulidad, sin

ninguna duda, pero lo que tenemos que hacer nosotros es, más allá de esta situación, trabajar para poder mejorar.

Espero que en las próximas semanas podamos revertir esta opinión que usted tenga, y trabajar conjuntamente para seguir mejorando las rutas en la zona.

El compromiso está. Los 183 millones están presupuestados.

Esta es la voluntad política del gobierno y está reflejada en el presupuesto. El dinero está ahí, en las cuentas.

Lo que tenemos que hacer ahora es: O lo resolvemos con el contratista y con nosotros o solo nosotros si por alguna razón no llegamos a un buen acuerdo con el contratista.

Si quisiera hacerla fácil administrativamente, resuelvo el contrato. Y no lo hemos hecho, y hemos buscado resolverlo con el contratista justamente para resolver este problema que, sin duda, afecta a la zona de la selva central del Perú.

Muchísimas gracias, congresista.

La señora PRESIDENTA.— Una última pregunta de mi parte, ministro.

¿Por qué se resolvió la construcción de hidrovía? ¿Lo sabe usted?

Por favor, me podría decir, para que ellos también estén informados.

El MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Raúl Pérez Reyes Espejo.— En el caso de la hidrovía amazónica, que es un proyecto distinto a este, del que estamos hablando en concreto, ahí lo que ocurrió es lo siguiente:

Es un proyecto que tenía tres ejes de intervención importantes.

Uno, el río Amazonas y el Huallaga.

Un segundo, el Amazonas y su derivación en Saramiriza.

Y la tercera, queda justamente el Ucayali, una parte del Amazonas y la derivación al Ucayali.

Cuando el proyecto se hizo y se adjudicó en el 2017, si no recuerdo mal, el problema de este proyecto es que no habían tomado en cuenta una serie de impactos ambientales.

Y una de las cosas que surgieron en la implementación y el proceso de desarrollo del proyecto, es que un grupo importante de comunidades en la zona de Saramiriza y en la zona del río Ucayali se oponían a la intervención que inicialmente planteaba el contratista, que fundamentalmente era hacer dragado, había que dragar ciertas zonas para permitir mejorar la circulación.

Entonces, había una serie de observaciones, que no viene al caso discutir aquí, que hicieron que las comunidades se opusieran al proyecto.

Entonces, el proyecto quedó entrampado ahí. O sea, no podía avanzar porque no tenía el permiso de las comunidades.

Creo que ahí había un error de diseño, porque fueron demasiado ambiciosos desde el principio con el proyecto planteando todas las cuencas cuando había que ir haciendo esto de a pocos, exactamente hacerlo a pasos.

Decidieron hacerlo todo junto. Y creo que es ahí donde se complicó la cosa.

Por eso, se declaró la caducidad del contrato de mutuo acuerdo.

Estamos planteando ahora hacer una solución que separe las tres grandes cuencas. No para que no haya hidrovia, sí queremos que haya.

Lo que queremos es que haya tres vías. Una de ellas, sin duda, la de Ucayali, porque refleja una problemática distinta de la que tiene el Amazonas.

De hecho, parte del problema que hubo con las comunidades fue eso justamente.

Cuando se ha hecho la caducidad del contrato, que fue hace tres o cuatro meses, si no recuerdo mal, o cinco, lo que quedamos es fundamental, sobre todo en la zona de Saramiriza y en la zona del Ucayali, más que en la zona de la del Amazonas.

Y esto más bien se ha complementado con un proyecto que tenemos con el Banco Interamericano de Desarrollo por casi 240 millones de dólares para poner en mejor situación.

Esa es un poco la idea.

Entonces, a eso apunta. Y mientras eso ocurra, estamos contratando un servicio de "dragado", que es una retroexcavadora que se va a poner sobre una chata que va a ir limpiando algunas zonas en Ucayali, particularmente en la ciudad de Pucallpa.

Y también lo va a ir haciendo en el Huallaga, en algunas zonas del mismo Ucayali también, aguas arriba. Esto es un servicio.

Y la otra cosa que vamos a hacer es que vamos a comprar, ya estamos en el proceso también para la compra de dos dragas, que van a ser de propiedad del Estado peruano, de tal forma que se las vamos a dar a Enapu para que Enapu se encargue de la administración y del dragado todo el año de esos tres grandes ejes ribereño.

Esa es un poco la idea, congresista.

La señora PRESIDENTA.— Gracias, ministro.

No habiendo ninguna participación de algún congresista en la plataforma...

La SECRETARIA TÉCNICA.— No, señora congresista, no hay nadie en

la plataforma.

La señora PRESIDENTA.— Muy bien.

La señora INFANTES CASTAÑEDA (FP).— Señora presidenta...

La señora PRESIDENTA.— Dígame, congresista Infantes.

Tiene el uso de la palabra.

La señora INFANTES CASTAÑEDA (FP).— Señora presidenta, muy buenas tardes.

En primer lugar, para saludar a usted, al ministro, y a toda la linda población de Ucayali, y a los colegas congresistas que están acompañándola de manera presencial y de manera virtual.

Señora presidenta, los días 17 y 18 se quedó la sesión extraordinaria de la Comisión de Transportes en Amazonas.

Quería decirle, señora presidenta, que estamos esperando al señor ministro, con bastante anhelo, los pobladores de la región Amazonas.

Contamos con la presencia tanto de usted como de los colegas congresistas y del señor ministro.

Le agradezco mucho, señora presidenta, por hacerle recordar al señor ministro de su participación en mi región.

Muchísimas gracias.

La señora PRESIDENTA.— Colega Infantes, estamos el próximo lunes ahí con una comisión también, ya el ministro lo sabe, y los funcionarios tienen que estar ahí, porque es necesidad también de vosotros.

Pido dispensa del trámite de aprobación del acta para ejecutar los acuerdos tomados.

Si no hay oposición, se dará por aprobada.

Señora secretaria, ¿alguna oposición?

La SECRETARIA TÉCNICA.— Señora presidenta, no hay ninguna otra intervención.

La señora PRESIDENTA.— No habiendo oposición, se da por aprobada la dispensa.

Siendo las 2 y 16 de la tarde, levantamos nuestra sesión.

Antes damos gracias. Y estoy a su disposición.

Voy a estar caminando por ahí. Estaré toda la noche y toda la tarde.

Explótenme mañana todo el día y el jueves también.

Estoy para servir.

Nuestro ministro se va a retirar.

Un minuto.

Señor Abraham, doctor.

El señor .- Gracias, presidenta.

La señora PRESIDENTA.- Ya no va a repetir, ya sabemos los problemas.

Cosas concretas.

El señor .- Congresista Elvis, congresista Jennifer, presidenta, alcalde, viceministro.

Señor ministro, gracias por estar acá.

Mi pedido es puntual.

Resulta que el Corredor Logístico 17, que empieza en Lima y termina en Satipo es para nosotros una limitante.

Lo que quiero pedirle es, por favor, que ese corredor logístico termine en Atalaya y se extienda hasta Yurúa, pasando por las vías subnacionales, departamentales 105 y 112, para que los expedientes que nosotros tengamos tengan mayor puntaje al momento de ser calificados por el MEF.

Entonces, quisiera pedirle, por intermedio suyo, a sus profesionales que se recategorice la vía nacional hasta Atalaya y se extienda hasta Yurúa, porque hay un acuerdo del consejo regional que ha aprobado que también pasen a ser vías nacionales esos dos tramos departamentales.

Eso nomás, señor ministro.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA.- Una vez más, señor ministro, señor viceministro, directores...

Bueno, los directores se quedan con nosotros, Pronatel, para que vean...

Pronatel también, les voy a contar una chiquita.

Pronatel, yo me peleaba en mi región. Y cuando voy, me dice: "No. Su gobernador no paga".

Ay, qué vergüenza.

Entonces, espero que el gobernador haya pagado, porque de verdad eso es... nosotros los congresistas...

Mañana necesito a Contraloría. Necesito a Defensoría del Pueblo para que vayan conmigo *in situ* a visitar las obras.

Muchas gracias.

Que Dios y la Virgen me los bendiga.

Gracias, Atalaya.

—A las 14:16 h, se levanta la sesión.