

DOCUMENTO DE TRABAJO

Área de Transcripciones

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
SEGUNDA LEGISLATURA ORDINARIA DE 2024

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
8.ª SESIÓN ORDINARIA
(Vespertina)
(DOCUMENTO DE TRABAJO)

LUNES 03 DE MARZO DE 2025
PRESIDENCIA DE LA SEÑORA HILDA MARLENY PORTERO LÓPEZ

—A las 14:08 h, se inicia la sesión.

La señora PRESIDENTA.— Buenas tardes, colegas congresistas y a todos los presentes y a los que nos siguen por la plataforma virtual de sesiones y las redes sociales.

Señor secretario técnico, sírvase pasar lista para comprobar el cuórum.

El SECRETARIO TÉCNICO pasa lista:

Buenos tardes, señores congresistas, y a todos los presentes.
Congresista Portero López.

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

El SECRETARIO TÉCNICO.— Congresista Ruíz Rodríguez (); congresista Chacón Trujillo.

Se está consignado vía chat su asistencia.

La señora PRESIDENTA.— Consignar la asistencia, señor secretario.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Congresista Acuña Peralta.

Está consignado consignando asistencia vía chat, congresista Acuña Peralta.

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

El SECRETARIO TÉCNICO.— El congresista Ruíz Rodríguez también está consignando asistencia vía chat.

La señora PRESIDENTA.— Consignar la asistencia.

DOCUMENTO DE TRABAJO

El SECRETARIO TÉCNICO.— Congresista Bellido Ugarte (); congresista Doroteo Carbajo (); congresista Echeverría Rodríguez (); congresista Espinoza Vargas ().

El señor ECHEVERRÍA RODRÍGUEZ (JPP-VP).— Congresista Echeverría, presente.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Conforme, se le está considerando.

Congresista Espinoza Vargas (); congresista Flores Ramírez.

El señor FLORES RAMÍREZ (BS).— Flores Ramírez, presente.

El señor ECHEVERRÍA RODRÍGUEZ (JPP-VP).— Congresista Echeverría, presente.

La señora PRESIDENTA.— Sí, ya le tomaron la asistencia, colega.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Congresista Flores Ramírez también se le está considerando su asistencia.

Congresista Infantes Castañeda.

La señora INFANTES CASTAÑEDA (FP).— Presente.

El SECRETARIO TÉCNICO.— El congresista Doroteo Carbajo está consignando asistencia vía chat.

La señora PRESIDENTA.— Consignar su asistencia.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Congresista López Morales está consignando su asistencia vía chat.

Congresista Montalvo Cubas (); congresista Olivos Martínez ().

El congresista Montalvo Cubas está consignando asistencia vía chat.

La señora PRESIDENTA.— Consignar su asistencia.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Congresista Olivos Martínez (); congresista Paredes Fonseca (); congresista Portalatino Ávalos (); congresista Trigozo Reátegui ().

La congresista Portalatino está consignando asistencia vía chat.

La señora PRESIDENTA.— Consignar su asistencia.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Congresista Trigozo Reátegui (); congresista Valer Pinto (); congresista Zea Choquechambi.

El señor ZEA CHOQUECHAMBI (BM).— Buenas tardes, señora presidenta. Zea Choquechambi, presente.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Se le está consignando su asistencia, congresista Zea.

Congresista Zeballos Aponte está consignando asistencia vía chat.

DOCUMENTO DE TRABAJO

La señora PRESIDENTA.— Consignar su asistencia.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Conforme.

El congresista Zea Choquechambi está manifestando asistencia vía chat, presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Consignar su asistencia, por favor.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Están presentes en la sala 13 señores congresistas.

El quórum para la presente sesión es de 11 congresistas.

La señora PRESIDENTA.— Con el quórum reglamentario y siendo las dos y dieciséis de la tarde del lunes 3 de marzo de 2025, se inicia la Octava Sesión Ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones en la ciudad de Lima.

Como primer punto de la agenda, tenemos la aprobación de las actas de la séptima sesión ordinaria realizada el lunes 2 de diciembre de 2024, quinta sesión extraordinaria realizada el martes 10 de diciembre de 2024, sexta sesión ordinaria realizada el miércoles 11 de diciembre de 2024, y la séptima sesión ordinaria realizada el jueves 23 de enero de 2025 en Tarapoto.

Si no hay observaciones, se dará por aprobadas.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Vía chat, no hay ninguna observación.

La señora PRESIDENTA.— No habiendo observaciones, las actas se dan por aprobadas.

Como segundo punto de la agenda, tenemos la estación Despacho.

DESPACHO

La señora PRESIDENTA.— El reporte de los documentos recibidos desde el 28 de noviembre de 2024 hasta el 27 de febrero de 2025, así como el de los documentos enviados en el mismo período, se han remitidos a sus despachos.

Si algún congresista desea una copia de algún documento, lo puede solicitar a la Secretaría de la Comisión. También se les ha remitido la relación de proyectos de ley ingresados a la Comisión en el mismo período.

Como tercer punto de la agenda, tenemos la estación Informe.

Informe

La señora PRESIDENTA.— Se ofrece el uso de la palabra a los señores congresistas que desean informar.

Si algún congresista desea informar...

Damos la bienvenida presencialmente, como siempre, a nuestra colega Mery Infantes, de esta hermosa región hermana. Aquí está para nuestros informes.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Tiene el uso de la palabra, querida Mery.

La señora INFANTES CASTAÑEDA (FP).— Gracias, señora presidenta. Muy buenas tardes, queridos colegas.

Ya reiniciándonos en este trabajo de esta nueva legislatura, siempre nosotros, con las novedades de nuestras regiones, que parece mentira, pero con el transcurrir de los años, yo creo que ya vamos al último año que estamos en el Poder Legislativo, pero muy poco hemos visto los cambios.

Lamentablemente, tenemos asignados a ministros que poco o nada hacen en cada una de sus carteras. También hay que enfatizar los problemas que la misma coyuntura política se está dando. Los cargos que han sido asumidos por diferentes entidades, de las cuales yo voy a hablar ahora, y espero que llegue Iirsa Norte, señora presidenta.

Nosotros, el año 2021, el 28 de noviembre, tuvimos un terremoto que justamente hoy ha sucedido un pequeño temblor, que nos hemos asustado, pero es un pequeño temblor. Nosotros tuvimos un terremoto de 7.8. ¿Pero qué sucedió? Se deslizó el cerro del aserradero y tuvimos la ruptura del río Utcubamba. Desde ese año, a tanta insistencia, tuvimos una reunión, creo que también estuvo usted presente en Lambayeque, estuvo el ministro de Transportes, Iirsa Norte, el señor gobernador de la región de Lambayeque y otros.

Se acordó que debería mejorar Iirsa Norte porque ese tramo seguía en pésimas condiciones para los años 2023 y 2024. Pero se trató de trabajar. ¿Pero qué es lo que sucede? El pésimo trabajo que han hecho, que ya cuando empezaron las primeras lluvias, se veía venir.

Toda la construcción que hicieron, yo no sé si trabajaron ingenieros o alumnos que terminan secundaria. Valgan las verdades, señora presidenta, con su venia, pero es indignante ver el trabajo que se hacía, e inclusive nosotros, que vamos toda la semana. Hemos tenido días, enero, febrero y parte de diciembre en que no hemos hecho las visitas de manera regular al Congreso, hemos estado en esas regiones. Hemos visto ese pésimo trabajo y nos hemos parado a conversar con los trabajadores que, por las puras, hacen parar los carros. O sea, están arreglando, pero, sin embargo, nosotros avanzábamos. ¿Y dónde estaban arreglando, señores? Y nada.

O sea, se cobra un peaje donde pasan cientos de carros, para las zonas de la selva: Yurimaguas, Tarapoto, Moyobamba, Rioja, cientos de carros. Cada peaje vale seis soles con ochenta. ¿Qué se ha hecho con una inversión millonaria y un trabajo que, con dos o tres veces de lluvias, todo se fue al agua? O sea, hay situaciones que los mismos pobladores han advertido de dónde tomar la carretera, por la parte baja, porque el problema está en el kilómetro 263 al 278.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Pero, sin embargo, se continúa haciendo una carretera por donde se ve claramente que con una lluvia todo se va a venir. Pero ahí han hecho una inversión vana. La parte de abajo se trató, hablaron los mismos pobladores, ingenieros, dieron opiniones, pero no se les ha considerado. Y ahora, toda esa millonaria estructura, en un solo día, en una sola noche de lluvia, todo se vino abajo.

Es algo, pero irrisorio, que en verdad es hace que nuestro desarrollo económico y social de nuestros pueblos aumente, siempre con un retraso de gente incapaz que sigue haciendo este tipo de carreteras. Ahora nos hemos quedado desconectados. El año en que sucedió el terremoto, nosotros hicimos el puente aéreo, pero estuvimos ahí. (2)

Ahora nosotros no podemos pasar y tenemos que levantar nuestra voz por los pueblos. ¿Por qué? Porque se ha quedado colapsado todo el camino, no hay pase. Toda la noche ha llovido y no hay pase; se han venido los cerros, todos los carros se han quedado en uno y otro lugar varados.

Yo exijo al señor ministro de Transportes y Comunicaciones de la empresa concesionaria IIRSA que rinda cuentas sobre la calidad de trabajos ejecutados, sobre la inversión realizada y sobre el plan inmediato de acción para evitar más bloqueos. No podemos seguir permitiéndolo.

En verdad, señora presidenta, yo levanto mi voz y siempre lo haré, porque es indignante que gente incapaz siga permaneciendo en cargos como si no hubiera peruanos inteligentes, capaces de realizar obras que sean para mejora de nuestros pueblos. No que con una lluvia...

Y mire, señora presidenta, que ni siquiera estaba lloviendo en la zona, pero cuando nosotros hemos ido ya en el mes de diciembre, enero, con unas pequeñas lluvias de la altura, ya se veía una obra que ha sido en diciembre entregada, pero, sin embargo, para enero ya se estaba destruyendo. Y ahora estamos a primeros días de marzo y se destruyó todito, se ha desbordado todo. Por eso, señora presidenta, nuestra indignación de todos los pobladores de la zona de Amazonas.

En verdad, un dinero millonario, este es billones lo que se pierde, ¿por qué? Por gente incapaz que siempre sigue en cargos y seguirá en cargos y nunca nosotros saldremos adelante si vamos a seguir con ese tipo de personas.

Espero que se tomen cartas en el asunto, pero en verdad necesitamos la acción inmediata y llamo a la Contraloría General de la República para que intervenga en la fiscalización de estas obras y se determinen las responsabilidades correspondientes. Porque eso, señora presidenta, es indignante.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Da pena ver cómo todas estas cosas se hicieron solamente para unas semanas y, sin embargo, ahora todo está destrozado. Y las lluvias recién han empezado; han empezado esta semana. Imagínense que estamos todo marzo, abril; no sé cómo iremos a terminar.

Y lo otro es, al señor ministro, también estoy en mi informe. Nosotros, señora presidenta, es de su conocimiento que en las diversas actividades realizadas por su despacho hemos pedido la presencia del señor ministro y los de Irsanort, perdón, de Provías, para que vayan a ver sobre el eje vial número uno, que también está paralizado.

Ahora los pobladores nuevamente van a tomar las carreteras. ¿Por qué? Porque han puesto concesionarios, unos concesionarios que en verdad son una vergüenza. Y el mismo pueblo ha evitado que ellos sigan trabajando, porque se supone que ya tienen que empezar a hacer un estudio para un proyecto sobre un expediente técnico, pero, sin embargo, lo siguen rechazando, rechazando.

Ya se va rechazando desde noviembre, perdón, diciembre, enero, febrero. Eso debe de concluir ya este mayo y, sin embargo, aún no presenta ningún avance del estudio para esa carretera.

Entonces, el pueblo está indignado. Y es la única vía alternativa si es que Fernando Belaunde Terry, en los kilómetros 263 a los 278, se interrumpe, es la única vía donde se puede llegar a la selva. Pero si tampoco en esta vía quieren ir las autoridades y envían personal que en verdad no merece esos puestos, nunca vamos a avanzar y seguiremos con inversiones atrasadas.

Y ahora lo peor: llega dinero para las emergencias, un dinero que llega a las emergencias. ¿Dónde van a reportar todos esos informes? La reforestación no se ha hecho, señora presidenta. No hubo protección tampoco para construir las ganaderas de los ríos, no hubo nada, no ha habido nada también de los gobiernos locales, la defensa ribereña.

Entonces, yo llamo hoy día, por favor, tomar cartas en el asunto, ponernos nosotros a trabajar como peruanos, porque nosotros necesitamos de todo este dinero, que sabemos que estamos con un problema de recepción, con un problema económico, pero lo poco que se invierta que se haga de una manera eficiente. ¿Por qué?

Porque está demostrado que ese dinero que se invirtió en la carretera Fernando Belaunde Terry, desde Cerradero hasta Bagua, en la región Amazonas, Bagua Grande, todo se vino abajo, todo se destruyó, y ahora eso, ahorita está un desastre total, donde todo se ha quedado desconectado.

Ahora, nuevamente, otro estudio de cuatro años, porque miren, después del 2021, en noviembre recién, en diciembre del 2024, eso se inauguró; para enero ya no hay, y ahorita, empezando febrero, ya no hay nada de la pista. ¿Qué trabajo vamos a ver?

DOCUMENTO DE TRABAJO

¿Qué función tienen los empresarios? ¿Solamente conveniencias? Señora presidenta, levanto mi voz en nombre de todo mi pueblo amazonense, que ya estamos cansados y que queremos la ejecución.

La señora presidenta de la República dijo que en este año 2024, en julio, empezaba el eje vial número 4, que era la Binacional Japón-Perú para la Interoceánica. ¿Acaso se empieza a hacer? Nada.

Ahora que está la lluvia, nosotros hemos logrado salir de Condorcanqui con la justa, señora presidenta. ¿Por qué? Porque se había venido todo a un cerro. ¿Cuándo vamos a mejorar? ¿Cuándo están los ofrecimientos? Transporte sigue teniendo problemas, no solo en Amazonas; lo estamos viendo en Chancay, en todo el Perú.

Entonces, queremos que esta comisión, yo sé, señora presidenta, que tiene que venir el señor ministro. Y Provías Nacional, se tiene que ir a ver el eje vial número 1 esta semana, que es el día 7, con el ministro o el viceministro. Tiene que ir porque el pueblo lo está esperando.

Ellos están ahorita, en este momento, conectados, viendo de que yo levante mi voz y el ofrecimiento del ministro tiene que ser una realidad. Porque ellos tienen que ir a conocer la problemática. Y se interviene cuando uno conoce los hechos.

Gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, congresista Mery Infantes.

Damos la bienvenida presencial a nuestro colega Roberto Sánchez y a nuestro colega Héctor Acuña Peralta.

Si quieren, estamos en sección Informes. Damos la palabra al congresista Sánchez.

El señor SÁNCHEZ PALOMINO (JPP-VP).— Muy buenas tardes, presidenta, Marleny Portero.

Saludar por su intermedio a los colegas congresistas que están aquí de manera presencial, a la congresista Infantes y al congresista Acuña, y a los congresistas que están en la plataforma.

Lo primero que quería, el motivo de mi asistencia también, como mis funciones como congresista. Yo soy miembro accesitario de nuestra comisión. Sin embargo, movía también el interés público alrededor de un conjunto de acontecimientos que están pasando en el sector, bajo responsabilidad del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y que no estamos viendo el diálogo y la respuesta adecuada desde el ejecutivo, especialmente el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con el Congreso de la República y sus diferentes entes, ya sea una comisión especial o una comisión ordinaria o un grupo de trabajo.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Siempre es saludable, y además de reciprocidad, que concurran los señores ministros cuando son citados, cuando son convocados, porque no vamos a hablar de una fiesta o de nuestros gustos, vamos a hablar de asuntos de interés público, sobre todo cuando hay muertes de por medio.

El silencio, la negativa a concurrir de manera respetuosa, no corresponde. Por eso hoy, presidenta, yo quiero lamentar la ausencia del señor ministro de Transportes y Comunicaciones, Raúl Pérez.

Nosotros también, presidenta y colegas, desde la Comisión Especial Multipartidaria de Impulso al Proyecto de Chancay, lo hemos invitado formalmente, respetuosamente, pero presidenta, no concurrió. Una hora antes suspendió su asistencia y ni siquiera envió a un funcionario responsable para que supla los temas de dominio de interés público.

A nosotros no nos interesa cuál es el color de sus zapatos, señor ministro, o con quién toma café usted, o con quién se toma un postre en asunto de interés privado. A nosotros nos interesa la responsabilidad pública, y usted no está cumpliendo con su responsabilidad. ¡Eso es lo lamentable!

Y hoy, pues decía yo, ya que no le da interés a una comisión especial de nueve congresistas, probablemente le dé interés, ahora dije, a una comisión ordinaria, pero veo que no está presente. Quiero lamentar de manera muy crítica, presidenta y colegas, porque no corresponde.

Hay muchos temas en asuntos de interés público, vinculados no solamente al mamarracho de puente intermedio que han puesto en Chancay. Vayan a ver, pues yo no sé si eso es la felicidad, la respuesta alternativa a un problema inmediato que tuvo que ser resuelto hace mucho tiempo, y donde todavía están en cuestión no solamente la naturaleza de fiscalización y supervisión de un contrato de concesión entre Norvial y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, más allá de las direcciones técnicas que son las que llevan adelante ese procedimiento.

Yo hablo de la responsabilidad política del sector y del gobierno, así como también de las responsabilidades del organismo supervisor de fiscalización, en este caso de transportes, que es Ositran. Evidentemente, para nosotros es muy relevante la concurrencia de la Contraloría.

En ese dominio de hechos todavía hay mucho asunto por resolver, pero ya vemos, y es lo crítico, se pueden caer puentes y morir personas, se pueden caer supermercados, centros comerciales, morir personas y no pasa nada en este país, no pasa nada.

Vemos falta de empatía en el actor privado, nuestras entidades de regulación y directivas hacen agua y el gobierno mira a otro lado. Y lo más lamentable es que hay fuerzas políticas que miran

DOCUMENTO DE TRABAJO

hacia cualquier lado y no hacia el lado del interés de nuestras regiones, nuestros pueblos, nuestras comunidades.

Disculpe usted, presidenta, mi molestia; ya no sé cómo expresar sinceramente este asunto de molestia.

Yo respeto el trabajo de las y los directores que han concurrido, porque tienen que cumplir su información y todo, pero no está en discrepancia y discusión sus labores, sino en las responsabilidades políticas que tienen que asumir los titulares, en este caso el ministro de Transportes y Comunicaciones, donde al menos, digo yo, en la responsabilidad política hubiera concurrido un viceministro. Pero en estos tiempos ni los ministros ni los viceministros dan la cara.

¿Para qué han asumido una responsabilidad pública solo cuando las cosas están de oro y no cuando están de cal y de arena, como vive hoy nuestra gente? No puede ser, presidenta.

Disculpe usted, fue expresado mi punto de vista y voy a seguir acompañando la sesión.

Gracias.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, colega Roberto Sánchez, pero en esta sesión, porque ya tuvimos la sesión en Chancay donde fue nuestro ministro, nuestro viceministro.

En esta sesión se va a tratar mayormente el tema de las concesionarias, que son las protagonistas y las que, como dice el amargor al decir Sánchez, son muchas veces, y aquí tenemos que decirlo, han pasado décadas y muchos excongresistas nunca hicieron la función de fiscalización, porque cuando nosotros como congresistas vamos y fiscalizamos en nuestro control político, yo lo he gozado, y lo goza Mery, lo gozamos cada uno de nosotros que estamos aquí, los que nos están acompañando por la plataforma.

Si nosotros hiciéramos el control político de fiscalización y nos sentáramos con las concesionarias, creo que esto fuera diferente. Para muestra, un botón.

Hace poco yo he estado en Tingo María de Huánuco, más de 25 años, el túnel Perchis [Carpish], creo que se llama, y toda la marginal de la selva por años con hueco. Hemos estado ahí hasta las 2 de la mañana y hemos puesto a trabajar a Provías Nacional.

Y eso a veces, muchas veces, es la empatía, como dices Roberto, pero es la rabia de los funcionarios que no salen de sus cuatro paredes y de aire acondicionado. Y las concesionarias también se pasan. Por eso hoy día están aquí las que tienen el corazón bien para seguir adelante y los que no, **(3)** para que aquí den todo su descargo de cómo y por qué, está la estructura de transitabilidad de carreteras a nivel nacional en mal estado.

Dejamos en el uso de la palabra a nuestro colega Héctor Acuña.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Gracias por estar acá, como siempre somos pocos valientes, pero gracias por acompañarme siempre Héctor.

El señor ACUÑA PERALTA, Segundo Héctor (HYD).— Gracias mi estimada amiga presidenta, un saludo muy especial para los colegas que están acompañándonos y también para los funcionarios del Ministerio de Transporte, Ositran y bueno todos los que están interesados en apoyar para resolver estos problemas.

Señora presidenta, creo que en estos momentos la Comisión de Transportes tiene una responsabilidad, quizás pocas veces se ha dado, porque el transporte..., estamos en emergencia a nivel nacional.

Si de alguna forma identificamos de norte a sur, costa y sierra, tenemos problemas con los puentes, tenemos problemas con las carreteras, tenemos problemas con los badenes, con los drenajes.

En verdad es una situación muy grave la que estamos pasando y en este caso sería importante estar en sesión permanente. Pero nosotros, como dice Roberto, realmente solos no lo vamos a resolver. De alguna forma, tenemos que tener el acompañamiento y la presencia de los funcionarios para que escuchen, evalúen y puedan tomar decisiones. Si bien es cierto, los funcionarios que nos acompañan conocen los temas, pero las decisiones importantes recaen en los funcionarios de más alto nivel. Como vemos, está pendiente la visita al Aeropuerto Jorge Chávez, que no se ha hecho, recuerde que lo pedimos.

Tenemos que volver a ir al puente de Chancay, ha habido un accidente, no sabemos hasta ahora las investigaciones, cuáles son los avances. Cuando fuimos dijeron seis días, ya vamos a pasar cuánto tiempo. Tenemos el Aeropuerto de Chinchero, que también está en frío. Hasta ahora no hemos podido hacer la visita y ni siquiera vemos que se está avanzando.

Si queremos seguir enumerando, ahora tenemos la oportunidad de los concesionarios, pero que los concesionarios realmente a ellos no les interesa que vengan los funcionarios. Para ellos mejor que no vengan, porque como tienen un contrato a su medida, mejor para ellos. Acá no se va a resolver el tema de fondo mientras no cambiamos estas reglas de juego, porque de lo contrario, ellos están viviendo de lo que sembraron, hacer su contrato a su medida.

Y coincide, que ningún concesionario está respondiendo a la necesidad, sino están respondiendo a acumular riqueza, porque para ellos los peajes no se detienen día y noche, pero las obras sí están detenidas.

Entonces, señora presidenta, necesitamos ser más persistentes, exigentes y debemos de alguna forma como comisión, debemos tener una reunión a la interna para trazar objetivos, metas y, identificar estrategias, porque de lo contrario, así como

DOCUMENTO DE TRABAJO

estamos haciendo, no vamos a tener mayores resultados. Esa sería mi participación.

La señora PRESIDENTA.— Gracias Héctor. Los asesores han tomado en cuenta y podrán hacer ya, una agenda en conjunto.

De no haber nadie más, mano levantada, ¿alguien?, señor secretario.

—Existe una superposición de audio del congresista Echevarría.

El señor ECHEVERRÍA RODRÍGUEZ (JPP-VP).— Hola.

La señora PRESIDENTA.— Hola. ¿colega Echevarría?

El señor ECHEVERRÍA RODRÍGUEZ (JPP-VP).— Sí, señora presidenta

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

El señor ECHEVERRÍA RODRÍGUEZ (JPP-VP).— Sí, señora presidenta, buenas tardes...

La señora PRESIDENTA.— Lo que les pido hay que ser concretos, porque tenemos una agenda muy grande y están los concesionarios aquí.

El señor ECHEVERRÍA RODRÍGUEZ (JPP-VP).— Al igual que mis colegas, alzo mi voz de protesta...

La señora PRESIDENTA.— Echevarría, se está filtrando algo en tu audio.

El señor ECHEVERRÍA RODRÍGUEZ (JPP-VP).— ¿Me escucha?

La señora PRESIDENTA.— Sí, tengan cuidado con el audio.

—el audio presenta problemas, que no permite desarrollar el proceso de transcripción.

El señor ECHEVERRÍA RODRÍGUEZ (JPP-VP).— En ese sentido también alzamos nuestra voz, no es justo señores que las plataformas de carreteras que hay... [...?]

La señora PRESIDENTA.— El audio está mal, colega Echevarría.

Tú audio está mal, colega Echevarría, repita.

El señor ECHEVERRÍA RODRÍGUEZ (JPP-VP).— Aló, disculpe

La señora PRESIDENTA.— Ahora si te copio

El señor ECHEVERRÍA RODRÍGUEZ (JPP-VP).— Si, justamente para hacer la denuncia respectiva ante la carretera que va a Celendín , [...?] prácticamente está abandonada, producto de que se ha caído las [...?], este es el colmo del Ministerio de Comunicación*. No sé qué más decir o qué más denunciar, porque ya lo hemos hecho con anticipación y Contraloría no sé, si está presente.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Bueno, no solamente con eso, sino también con toda la parte de la sierra, con la mayor cantidad que fluye o que las lluvias se dan parcialmente, están siendo afectadas.

Yo no sé si el ministro [...]o tuvo en su momento o fueron capaces de tener un plan de contingencia, porque todos los benditos años, es lamentable que ocurra este tipo de casos y que ya, para la gente o para los hermanos transportistas sufran estos atroces abandonos de las autoridades y de la naturaleza.

Y ahora presidenta, por intermedio de los colegas, pero este es el momento [...?], de lo que en realidad tenía la responsabilidad la señora presidenta, de los hermanos y los pueblos que están alejados, es hora de que se pongan a trabajar y es hora de que la responsabilidad y el trabajo se dé a los [...?].

Simplemente le digo, a Contraloría también, que las denuncias no se hagan en cuatro paredes. Y desde ese punto de vista lo hice, desde mucho más antes. Pero es lamentable, es lamentable que no asistan directamente a la [...?].

Simplemente, decirle señora presidenta, estoy viajando a San Ignacio. También dice que está la carretera, una desgracia. Pero bien, creo que, si la población nos llama para asistir, hay que estar ahí presente.

Esperemos que, pongámonos a trabajar y ponernos la mano al pecho, por el bien de nuestros hermanos transportistas y de la [...?].

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Gracias, Echevarría.

No habiendo ninguna participación más, se informa que próximamente se realizará una visita a las instalaciones y a la parte externa de acceso al nuevo Aeropuerto Jorge Chávez. Se ponen conocimiento todos los miembros de la comisión que se coordinará con sus despachos congresales.

Como cuarto punto tenemos estación de Pedidos.

Pedidos

La señora PRESIDENTA.— Si alguien quisiera hacer pedidos.

El uso la palabra congresista Mery Infantes.

La señora INFANTES CASTAÑEDA (FP).— Señora presidenta, deme un minuto, quería pasar un video. Y a través de este video pedirle a la Concesionaria Iirsa Norte, al ministro de Transportes y Comunicaciones, que por favor tome conciencia de este tramo que hasta ahora sigue interrumpido, porque no va a haber pase por lo menos varios días. Todos los pasajeros se están exponiendo a dar vuelta por los cerros. Entonces eso, por si acaso, ha sido inaugurado después de tres años de trabajo. Fue inaugurado en

DOCUMENTO DE TRABAJO

diciembre del año 2024 y en enero se empezó a deteriorar y ahorita no vale para nada.

Esa es una pérdida millonaria para el estado, donde en verdad ¡Contraloría! pido la intervención, que pida el presupuesto desde un sol hasta lo que se ha gastado, para ver en qué se invirtió, ya que nunca se vio un trabajo bien hecho. Se lo pido por favor, señora presidenta, que lo traspase..

La señora PRESIDENTA.— Señor secretario técnico, poner la carretera...

—Inicio de la proyección del video.

¡No viajen! Toda la pista está destruida.

Desde el lugar de los hechos.

—Se reproduce un video con sonidos.

—Fin de la proyección del video.

La señora PRESIDENTA.— Por favor asesores, la próxima semana, yo viajo, como fui a Huánuco y ahí tendrán que acompañarme Iirsa Norte y ¿a qué pertenece Gabrielita? ¿A Provias?, tendrá alguien para ir, porque es visitar *in situ* y ver *in situ* , ¿qué es lo que está pasando? y a ponernos las botas.

La señora INFANTES CASTAÑEDA (FP).— Gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias y, es la triste realidad de nuestro amado Perú.

Como quinto tema tenemos de Orden del Día.

Iniciamos con el informe de los señores representantes de las empresas concesionarias de la carretera de todo el país, quienes informarán sobre:

1.-Responsabilidad contractual en la operatividad y mantenimiento de los bienes concesionados que incluyen carreteras, puentes y su estructura, y otros. Además, el estado actual de los bienes concesionados.

2.-Los montos de la recaudación por peaje e inversiones realizadas en los últimos 5 años.

3.-Lo que más, estamos con todos los pelos de punta, las pólizas de seguro contratadas, coberturas y sumas aseguradas.

Le damos la más cordial bienvenida, al intervenir les pido den su nombre, cargo, la empresa que representan y les pido ser muy concretos y directos al tema solicitado. El tiempo de intervención es por 15 minutos por cada representante.

1. Concesionaria Iirsa Norte.

¿Iirsa Norte ha llegado? , Iirsa Norte está.

DOCUMENTO DE TRABAJO

¿Concesionaria Vial del Sol está? A ver, asesores.

¿Vial del Sol, ha venido?

¿Autopista del Norte?

Concesionaria Peruana de Vías, Covinca.

Carretera Andina del Sur, Covinsa.

Concesionaria Interoceánica Sur Tramo, Ahí está.

Concesionaria Interoceánica Sur - Tramo 3, vale.

Intersur Concesiones.

Concesionaria Vial ...

Carretera Sierra Piura.

Concesionaria Vial Sierra Norte, Vale.

Concesión Chancay - ACOS.

Deviandes, Sí está.

Concesión Valle del Zaña.

Red Vial.

Bueno. Se le va a dar 15 minutos a cada uno, decir su cargo, empresa que representa **(4)** y ser concretos en las preguntas que le hemos dado.

Tiene el uso de la palabra la concesionaria IIRSA Norte, que tanto amamos a IIRSA Norte, muy bien. Espero que nos responda.

EL GERENTE DE INFRAESTRUCTURA DE LA EMPRESA CONCESIONARIA IIRSA NORTE, señor David Santa Cruz Becerra.— Buenas tardes, mi nombre es David Santa Cruz, soy Gerente de infraestructura de la concesionaria IIRSA Norte.

Por favor me ayudas con la presentación.

La señora INFANTES CASTAÑEDA (FP).— Con su venia, señora presidenta, señor David Santa Cruz, ¿Usted es ingeniero civil?

EL GERENTE DE INFRAESTRUCTURA DE LA EMPRESA CONCESIONARIA IIRSA NORTE, señor David Santa Cruz Becerra.— Yo soy ingeniero de transportes con una maestría en ingeniería vial.

La señora INFANTES CASTAÑEDA (FP).— ¿Civil?

EL GERENTE DE INFRAESTRUCTURA DE LA EMPRESA CONCESIONARIA IIRSA NORTE, señor David Santa Cruz Becerra.— Carreteras, puentes y túneles.

La señora INFANTES CASTAÑEDA (FP).— ¿O ingeniero?

DOCUMENTO DE TRABAJO

El GERENTE DE INFRAESTRUCTURA DE LA EMPRESA CONCESIONARIA IIRSA NORTE, señor David Santa Cruz Becerra.— Ingeniero de transporte de profesión.

La señora PRESIDENTA.— Siga nomás.

El GERENTE DE INFRAESTRUCTURA DE LA EMPRESA CONCESIONARIA IIRSA NORTE, señor David Santa Cruz Becerra.— La agenda que vamos a tratar es, los aspectos generales de la concesión. La responsabilidad contractual de la operatividad del mantenimiento de los bienes concesionados. Monto de la recaudación por peaje e inversiones realizados en los últimos cinco años y las pólizas de seguro contratadas, coberturas y sumas aseguradas.

La siguiente, por favor.

Nosotros somos una concesión que conectamos seis regiones del norte del Perú, Loreto, San Martín, Amazonas, Cajamarca, Lambayeque y Piura. Nuestro contrato es bajo la modalidad cofinanciado. La fecha de suscripción es el 17 de junio de 2005. Plazo de concesión 25 años, fecha de término de la concesión, es el 12 de abril 2031 y la tarifa está fijada en el contrato de concesión.

Siguiente, por favor.

Seguimos con aspectos generales.

Dentro de la infraestructura vial tenemos, por ejemplo, 1046 kilómetros de vía pavimentada, 3567 alcantarillas y 97 puentes, 6 de ellos peatonales y 91 vehiculares.

Siga, por favor.

Responsabilidad civil contractual de la operatividad y mantenimiento de los bienes concesionados.

Este es el objeto del contrato de concesión, la construcción, rehabilitación, mejoramiento, conservación, mantenimiento y explotación de la infraestructura de servicio público de los tramos de la concesión, desde Paita hasta Yurimaguas.

Las principales actividades bueno, tenemos ahí, la entrega de bienes reversibles y no reversibles, la rehabilitación de la infraestructura en los tramos concesionados desde Paita, Yurimaguas, la conservación de las obras y la explotación del servicio. Dentro de este ámbito de la operación, el mantenimiento. nosotros nacimos o empezamos el tramo número uno desde Yurimaguas, del Puerto Yurimaguas, hasta el Puerto de Paita, en los cuales tenemos 9 estaciones de peaje. Cuatro estaciones de pesaje, una fija y 3 móviles. Un centro de control de operaciones que está ubicado en Piura, que es donde se registra todos los eventos que son comunicados y los eventos que tenemos a lo largo de los 1000 kilómetros de carretera.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Tenemos como obligación contractual, 106 postes de comunicación SOS que están ubicados a cada 10 kilómetros, uno del otro, de los cuales 28 son satelitales porque no hay cobertura celular y 78 son con la tecnología GCM, señal celular. También tenemos 10 grúas por contrato, 5 pesadas y 5 livianas.

Siguiente, por favor.

Dentro del Estado actual de los niveles de servicio. Para nosotros, a lo largo de los 1000 kilómetros de carretera, tenemos la calzada, la berma, drenajes, entre ellos alcantarillas, cunetas, señalización horizontal, señalación vertical, elementos de encarrilamiento, los guardavías, el derecho de vía, que si nos corresponde custodiarlo, y tenemos los puentes y viaductos. En cada uno de estos, permítame por favor la anterior. En cada una de estas actividades, nosotros, muy aparte que hacemos la medición de manera interna como concesión. Estos valores que están ahí, en el 2020, 96.5%, 2021, 96.6%, 2022, 96.7%, 2023, 98% y 2024 97.5% son los niveles de servicio medidos por el Ositrán a lo largo de toda la concesión, y a mí, mi contrato, el nivel de servicio global es 95%. Yo a lo largo de los 1000 kilómetros tengo 3 supervisores *in situ* que están de manera permanente. Están divididos en el frente desde Yurimaguas hasta Aguas Claras, de Aguas Claras hasta el peaje Pomahuaca, el otro frente, y desde Pomahuaca hasta Paita tenemos el otro supervisor *in situ* de Ositrán. Ellos están de manera permanente todos los días en la carretera y muy aparte que también esta evaluación forma, o estos números, porcentajes de medición, lo hace una empresa, muy aparte del Ositrán, una empresa tercera que es contratada por el Ositrán.

Adelante, por favor.

Dentro de lo que es conservación tenemos el mantenimiento rutinario que su propio nombre lo dice, son aquellas actividades que se realizan con el propósito de proteger y mantener las buenas condiciones de funcionalidad de la infraestructura vial, y estas son programadas de manera diaria para atender a lo largo de todo el tramo, por ejemplo, ahí tenemos mantenimiento de cunetas, tenemos desbroce de maleza y tenemos, también, el pintado de guardavías o defensas de encarrilamiento. A lo largo de los 1046 kilómetros, tenemos nosotros 22 cuadrillas distribuidas, entonces cada cuadrilla aproximadamente está alrededor o cubre alrededor de 50 kilómetros. Y la mayoría de las cuadrillas, por no decir todas, están conformadas por personal local.

Adelante por favor.

El mantenimiento de emergencia consiste en la tarea de ejecución ocasional de carácter extraordinario efectuadas con el propósito de recuperar la funcionalidad e integridad del área de concesión que se haya perdido por efecto de acción del clima, la naturaleza

DOCUMENTO DE TRABAJO

u otros diferentes del normal uso de la infraestructura vial. En los últimos años nosotros hemos tenido, lo tenemos registrado, 5459 eventos atendidos entre derrumbe, deslizamientos, caídas de rocas, activación de quebradas. Y también hemos eliminado 870 276 metros cúbicos de material que ha caído a la carretera.

El mantenimiento periódico son tareas previsibles en el tiempo periódicos como lo dice, cuya ejecución es determinada por una inadecuación de algún índice establecido, ya sea pavimento, sea el tema de pintura de los puentes, cunetas, obras de arte, alcantarillas o drenaje, y en los últimos 5 años hemos atendido 769 kilómetros asfaltados, 308 alcantarillas intervenidas para garantizar el drenaje de las aguas, 27 puentes intervenidos, entre ellos, atendiendo temas funcionales y temas estructurales Y más de 1000 kilómetros de señalización ejecutada.

Acá tenemos las obras accesorias que son vinculadas directamente a la concesión, requeridas para evitar daños a la infraestructura vial por efecto de la erosión fluvial o problemas de geotecnia o cuando el tipo de solución inicialmente considerada se deteriore prematuramente, o requiere ser modificado por razones de seguridad vial. Del 2019 al 2024 hemos ejecutado 45 obras accesorias, dentro de ellas 33 son o pertenecen a los efectos del Niño Costero del año 2017.

Monto de la recaudación por peaje, intervenciones realizadas en los últimos 5 años.

Aquí lo tenemos, la recaudación por peaje, los nueve peajes en el 2020, esto está representado en soles sin IGV, 41 millones. El 2021, 62 millones. En el 2022, 69 millones. El 2023, 67 millones y el 2024, 73 millones de soles.

Monto de la inversión en los últimos 5 años.

La señora .- (Intervención fuera del micrófono).

EL GERENTE DE INFRAESTRUCTURA DE LA EMPRESA CONCESIONARIA IIRSA NORTE, señor David Santa Cruz Becerra.- Los montos de inversión en los últimos 5 años.

Patricia, hacia adelante. La otra lámina.

En el 2020, un millón de dólares. 2021, 7 900 000. 2022, 30 millones. 2023, 15 millones y 2024, 13 millones. Esos son de obras accesorias y como les digo en el 2022 y el 2023, ahí se han ejecutado estas obras que sufrieron daños, parte de la carretera, como consecuencia del Fenómeno del Niño en el año 2017.

Adelante, por favor.

Las pólizas de seguros contratadas, coberturas y sumas aseguradas.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Tenemos el seguro sobre los bienes en operación, la póliza OCT. El valor de la carretera, como les hablaba de más de los 1000 kilómetros, asciende a 1531 millones y la póliza OCT cubre el 15%, por eso que la suma asegurada es 229 millones. Tenemos también la póliza de responsabilidad civil, la RC. Este seguro deberá contar con al menos las siguientes coberturas, ahí está la RC por la actividad relacionadas con el contrato y específicamente a daños hacia terceros por algún trabajo que nosotros estemos realizando. Esto está por una suma asegurada de 2 000 000 de dólares. Y también tenemos la tercera póliza, que es la de riesgos laborales, para cualquier accidente de trabajo de todos los trabajadores de la empresa.

Siga por favor.

Y tenemos estas dos pólizas que se denominan las pólizas CAR por dos obras accesorias, una la del kilómetro 220, que es al ingreso de Bagua, es una obra que vamos a iniciar ahora en mayo y es justamente una obra accesoria por seguridad vial y tiene una suma asegurada de 129 571 dólares. Y la póliza CAR de, justamente, aserradero de los desvíos provisionales que están en ejecución ahora, por 8 421 000 dólares.

Por favor ponga ahí la lámina de aserradero, quisiera un poquito, entregar la data.

Para comentarles de cómo estamos actualmente.

La señora .- (Intervención fuera del micrófono).

EL GERENTE DE INFRAESTRUCTURA DE LA EMPRESA CONCESIONARIA IIRSA NORTE, señor David Santa Cruz Becerra.- Sí, correcto, correcto.

Aserradero.

La señora PRESIDENTA.- ¿Puede colocar, Secretario Técnico el vídeo que lo tiene? Sí, póngalo porque ya que están aquí los protagonistas. Ellos son los llamados a dar explicaciones sobre esta obra.

Sí como comisión y como congresistas, a veces ejercemos nuestro control político de fiscalización y llamarle a cada uno de ustedes es quizás no por molestarles, sino porque el Perú, el país necesita respuestas inmediatas, ya que todo esto son recursos y bienes del Perú. De cada uno de los peruanos que viven escondidos o aislados en este momento a causa de las, muchas veces inoperancia, la poca voluntad de ejercer bien el trabajo de cada concesionario.

-Inicio de la proyección de vídeo.

El señor .- En aserradero en estos momentos.

¡No viajen toda la pista está destruida!

Desde el lugar de los hechos.

—Fin de la proyección del vídeo

El GERENTE DE INFRAESTRUCTURA DE LA EMPRESA CONCESIONARIA IIRSA NORTE, señor David Santa Cruz Becerra.— Ok, le voy comentando entonces. (5)

Este evento, hemos tenido una lluvia intensa el día sábado que empezó a las nueve de la noche, yo estaba ya en Bagua, yo soy de Bagua, natural, entonces, hemos estado atendiendo porque tenemos la atención o el pase restringido, primero un sentido, después el otro sentido.

Anteriormente, nos demorábamos entre más de una hora en pasar cuando no teníamos todavía el asfalto colocado, ahora, nos demoramos diez minutos entra la Tranquera 1 y la Tranquera 2, que así lo denominamos, nos demoramos diez minutos para pasar de un lado hacia el otro.

Entonces, desde las nueve de la noche ha llovido hasta las cuatro de la mañana, dos alcantarillas que tenemos en el kilómetro 265, más cero diez a la 265, más 490, en realidad nos ha afectado casi quinientos metros el pavimento, estas alcantarillas sean obstruido por la cantidad de agua.

Entonces, al obstruirse las alcantarillas el agua ha salida por la pista, llamémoslo así, ha empezado a socavar y nos ha afectado medio carril del pavimento en una longitud de 450 metros, por favor, si pueden poner la presentación para que se puedan ubicar ahí.

Entonces, ayer nosotros hemos atendido la emergencia y hemos habilitado pase ayer a las dos de la tarde en Aserradero, permítame, de ahí hemos tenido otro evento, lo que le estoy comentando es en el 265, hemos tenido otro evento en el 265, perdón, 268, casi en el Cogollo, hemos tenido tres mil cubos de roca y eso anoche lo hemos trabajado ahí hasta las ocho de la noche, hasta las veinte horas, y por seguridad a nosotros nos avisan que había otro evento en el 269, en el 269 había otro evento que también la misma cantidad, aproximadamente, tres mil cubos de roca.

Por seguridad, porque estaba presentando lluvias en la zona, nosotros hemos paralizado los trabajos, porque sí nosotros irresponsablemente habilitamos el pase, van a pasar las personas, los buses, va a caer el material, va a caer la roca, un derrumbe, Dios quiera que lo va a mandar al río que está próximo, a unos diez metros.

Hoy día hemos continuado los trabajos, para hoy día amanecido en la zona de Bagua hasta Pedro Ruiz, desde las cuatro de la mañana, hemos tenido más de diez eventos y hemos llegado a la zona, hemos llegado a la Progresiva 269 a trabajar a partir de las nueve y treinta de la mañana.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Hoy día a las doce y cuarto del mediodía hemos habilitado el pase, ahorita hay transitabilidad desde Bagua a Pedro Ruiz, ¿Qué hemos primero?, sacar a los vehículos que han quedado atrapados entre estos dos derrumbes que ha sido desde Aserradero o desde Bagua, en ese sentido, hacia Pedro Ruiz, eso es lo que hemos hecho hoy día; y el día de ayer hemos también, primero, habilitando esta zona de Aserradero porque el derrumbe era más adelante, como le digo, el siguiente derrumbe, hemos por lo menos rescatado más de ochenta vehículos atrapados en Aserradero, ahí hemos dado la preferencia y han circulado sin ningún problema.

Esto de acá, quisiera, por favor, esto de acá lo llamo yo el desvío uno, para acá, en esta parte de acá estaba Bagua Grande en Bagua, ya, todo lo que está de color verde, lo que está de color verde, sí, ese es la zona que tiene pavimento, que tiene asfalto, todo lo que tiene estas pintitas amarillas son las zonas que me quedaron que no logré colocar asfalto hasta el 22 de diciembre que trabajé del 2024.

No se inauguró todavía, falta entregar esta obra, sí, no está entregada, esta obra está en ejecución y son obras.

La señora PRESIDENTA.— ¿Y cuál fue la obra que se entregó?, que dice mi colega.

EL GERENTE DE INFRAESTRUCTURA DE LA EMPRESA CONCESIONARIA IIRSA NORTE, señor David Santa Cruz Becerra.— No se ha entregado ninguna obra, lo que hemos hecho es, permítame, por favor.

En este desvío uno yo tenía cuatro tranqueras, tenía uno, dos, tres y cuatro; y acá el desvío dos, cinco, seis, al pavimentar esta parte de acá se anularon las tranqueras y ya no había restricción; al pavimentar estos dos de acá solamente me quede con esta por seguridad, me he quedado solamente acá, de acá hasta acá, de la tranquera uno a la dos hay un kilómetro que ha quedado sin asfalto, ahí solamente hay dos tranqueras actualmente.

Por eso, yo le decía que me demoro diez minutos actualmente, que antes yo me demoraba para pasar de acá a acá, más de una hora porque son vehículos pesados.

La señora INFANTES CASTAÑEDA (FP).— Hay tranqueras ahí, mire ve, por ejemplo, la tranquera es el desvío a Jamaica, ahí empieza la primera tranquera, empezaba antes, donde ahí se empezaba a interrumpir el pase, ahí teníamos que esperar nosotros casi una hora, a veces, para llegar a la tranquera del Aserradero.

En el Aserradero había otra tranquera, en la parte baja otra tranquera, o sea, lo que usted está hablando, esa parte de la pista que supuestamente está de verde que ustedes han hecho está completamente destruida, ahí están las fotos, lo está viendo la presidente, y yo no sé porque no pasa el vídeo porque ahí está, o sea, se ha destruido por la parte del medio está pasando.

DOCUMENTO DE TRABAJO

EL GERENTE DE INFRAESTRUCTURA DE LA EMPRESA CONCESIONARIA IIRSA NORTE, señor David Santa Cruz Becerra.— Justamente, permítame hacer la aclaración, y lo que está acá graficado en color rojo y lo puede verificar el Ositran que está en campo, sí, son los quinientos metros, de acá de la 265 a la 265 más quinientos, esa es la afectación, esto de acá, yo tengo fotos y le puedo alcanzar, esto está en buen estado, lógicamente que ha tenido derrumbe por las lluvias y los hemos limpiado.

La señora .— Si me permite una intervención chiquita,

La señora PRESIDENTA.— Doctora Gabriela, están explicando ellos, un momentito ya.

EL GERENTE DE INFRAESTRUCTURA DE LA EMPRESA CONCESIONARIA IIRSA NORTE, señor David Santa Cruz Becerra.— Gracias, eso quería explicarle.

La señora PRESIDENTA.— Yo lo que quiero saber y la congresista, ustedes son responsables de todo eso, aquí también está nuestro congresista de San Martín, está la doctora Karol Paredes; y yo creo que todos vemos y ahora creo que se ha comunicado con quién dice, y dice que sigue, que me pase, haber, Ositran está aquí, si su gente de Ositran está allá, puede decirnos algo, si Ositran ya está en sus funciones de su control político, ¿Hay o no hay pase?

EL REPRESENTANTE DE OSITRAN.— Gracias, señora congresista. Efectivamente, como ha explicado acá el ingeniero Santa Cruz, esta era una obra que estaba en proceso de ejecución, eso hay que tener en cuenta, como dice, claramente, no se ha inaugurado, se paralizó por temporada de lluvia, eso es lo que ha sucedido, se paralizó por temporada de lluvia y por eso se replegó los equipos y, sin embargo,...

La señora PRESIDENTA.— Ingeniero, perdóneme que le corte, lo que yo quiero saber, si es que ya está la ruta liberada, eso es lo que está ya con la transitabilidad, eso es lo que yo quiero saber para que le den explicación, tanto a la congresista porque ella acaba de llegar hoy día y no había, no había la transitabilidad, pero como ustedes son el ente rector de fiscalización, y ha dicho el señor representante de IIRSA que ustedes pueden verificar eso, quisiera saber si ya hay la transitabilidad en esa carretera, en esos tramos, eso es lo que quiero saber.

EL REPRESENTANTE DE OSITRAN.— Ahí como comentó, claramente, nosotros tenemos tres supervisores in situ que están de manera itinerante en esos sectores, y en ese sector está el ingeniero Aldo Marina, y que efectivamente nos reporta que sí se ha habilitado la transitabilidad, sí se ha habilitado la transitabilidad, transitabilidad, qué quiere decir, que esos sectores que se dañaron va a permitir la circulación del vehículo, pero no volver a la solución inicial, eso va a tomar

DOCUMENTO DE TRABAJO

más tiempo, restablecer la transitabilidad, eso es lo que me está reportando ahorita mi ingeniero, in situ.

La señora PRESIDENTA.— Ahorita le están reportando su gente; congresista Mery.

La señora INFANTES CASTAÑEDA (FP).— Bueno, yo tengo noticias que me están pasando los periodistas también, bueno, en estos momentos estarán, pero eso es algo transitorio por vía terrestre, caminando, pero movilidad de carros no porque la carretera está a punto de deslizarse, hay partes donde hay huecos, donde da miedo pasar.

Yo le digo, mire, si nosotros empezamos a hablar con la verdad, nosotros hacemos visitas de Semana de Representación, una semana por mes, nosotros hemos estado todo noviembre, diciembre, donde ya empezó a caer pequeñas lluvias porque no era fuerte, era la parte alta, pero ya se venía todo deslizándose, la parte que se estaba construyendo.

Esas laderas que, supuestamente, ustedes estaban haciendo ya no valía, para estas lluvias del sábado todo ese trabajo millonario de inversión se fue al agua porque no estuvo hecho de una manera consistente, entonces, ha ido, se ha desplegado, igualito lo que ocurrió en el terremoto, se ha ido hasta la carretera, la ha destruido la carretera, entiende, claro, puede haber pase, pero hay que ver cómo está el pase y que tiempo va a durar, mire la carretera, mire esa carretera, es una realidad.

Ahora, vuelve a llover hoy día, también se va hacer igual, entonces, ¿Qué paso?, ¿Para qué?, solamente como esas pistas que hacen acá en Lima que son encimita lo que le ponen cemento, llueve y se viene todito, mire, con una lluvia del sábado; si todo marzo va a llover, o sea, eso ya no va a existir.

Y lo que le están informando es mentira porque yo estoy con gente que está en la zona y nosotros hemos estado viendo desde diciembre eso, y hemos estado informando las debilidades, y estamos exigiendo la presencia del señor ministro al Eje Vial N.º 3 que es la única alternativa para que lleguen los alimentos a la selva, pero tampoco ahorita ya se destruyó todito, hasta el Eje Vial N.º 1.

Nos acaban de mandar el informe, por el amor de Dios, si nosotros no vamos a trabajar para la prevención, entonces, nos vamos a quedar aislados todo el tiempo y eso es todos los años, todos los años se gasta, cuánto cuesta, mire, yo le digo ingeniero, para pasar nosotros un carro nos cobran en el de Pedro Ruiz seis soles ochenta, y para salir de Utcubamba, seis soles ochenta en esos dos peajes; son catorce, son trece mil seiscientos, si nosotros hacemos por día, entiende, y si nosotros lo hacemos por mes, y si nosotros sacamos por año son veinticuatro millones cuatrocientos ochenta, es un dinero que se hace por año, entiende.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Se cobra todo ahí, no le perdonan a nadie, entonces, ¿Qué es ese trabajo?, ¿Dónde se va el dinero?, y trabajadores, y mi colega lo ha dicho bien claro, nosotros cuando vamos qué trabajadores encontramos, en esa parte que están barriendo, otros, no hay pase, espérense, voltean, eso nomás.

Entramos a ver, ¿Dónde están trabajando?, algunas maquinarias, por favor, nosotros queremos algo real, que trabajen, que se vea, entonces, los incas nos superan, los trabajos de los incas están ahí mejor.

La señora PRESIDENTA.— A ver, a través de la Presidencia, por favor.

El REPRESENTANTE DE OSITRAN.— A través de la Presidencia yo le solicito, por favor, quizás me puede facilitar el nombre de la persona que está en campo para comunicar con mi ingeniero que tengo en el tramo ahora, lo coordinamos, por favor, sí, por favor, con su número de celular.

La señora PRESIDENTA.— Terminó, dejamos en uso de la palabra al ingeniero, Héctor Acuña.

El señor ACUÑA PERALTA (HYD).— Señora, presidenta, no puede quedar dudas, yo creo que tenemos la tecnología, tenemos empleados del Estado, tanto de Ositran, ellos deben ahorita reportar a esta comisión, tenemos varias formas, que se reporten en altavoz, se le haga la consulta, un vídeo, pero no podemos quedarnos postergados todavía hasta mañana, pasado.

Creo que estamos en condiciones que podamos tener la verdad, que es el tema.

La señora PRESIDENTA.— Me gustaría, este, ratificar lo que dijo mi colega; podrías hacer una vídeo llamada con tu gente y, de igual manera Ositran con sus funcionarios que están in situ para que podamos aquí verificar y que podamos ver que tanto están haciendo IIRSA Norte y Ositran en el mismo sitio de los hechos.

Esperamos mientras que agarren la comunicación porque pueden, mientras dejamos en el uso de la palabra a una gran congresista también de las que se pone las botas y sales y, a veces, gritamos ya sin ser escuchados, Karol Paredes.

La señora PAREDES FONSECA (AP-PIS).— Muchísimas gracias, señora presidenta, por su intermedio saludar a mis colegas que son parte de la comisión y también a los funcionarios del MTC, de IIRSA Norte, de todas las concesionarias que están en estos momentos presentes.

Efectivamente, señora presidenta, el tema del Aserradero no es un tema de ahora, es un tema ya que estamos pasando creo como dos, más de dos años, sino me equivoco, y estamos con este problema hace muchísimo tiempo que, efectivamente, no solamente se ven perjudicados los transportistas, sino también las

DOCUMENTO DE TRABAJO

personas que hacen uso de esta carretera, nuestros agricultores que sacan sus productos, el turismo que se ve bastante afectado, en términos generales **(6)** la economía de la gente se ve bastante afectada.

Entonces, nosotros ahí consideramos, y me hubiese gustado ver en la exposición que hizo el ingeniero Santa Cruz, qué es lo que está faltando realmente para que esto se solucione. ¿Es un tema de presupuesto? No sé. ¿Qué está faltando? ¿O es un problema solamente de tiempo? ¿Un problema tecnológico o un problema de investigación? Porque mucho tiempo no puede pasar ese problema en las carreteras.

Y ese mismo problema también, nosotros que conocemos bien y además que hemos hecho trabajos de fiscalización acá con IIRSA Norte, con Ositrán y también otras instituciones, el tema de la carretera que tiene que ver de Yurimaguas - Paíta, es una carretera que está concesionada.

Ahí quiero expresar mi preocupación por la situación de infraestructura vial en nuestra Amazonía, señora presidenta.

Yurimaguas pertenece a la región Loreto, nosotros a San Martín, y luego pasa a la parte norte, que es justamente Piura.

Y ahí particularmente en el tramo que está a cargo de la concesionaria IIRSA Norte son claves para garantizar la conectividad y la seguridad de toda nuestra población, que justamente está ubicada en esos espacios.

Hay una preocupación enorme, y también se lo he comunicado al ministro de Transportes, es sobre el puente de Aguas Claras.

El puente Aguas Claras y el puente Naranjillo prácticamente se caen, nosotros estamos totalmente desconectados de la región San Martín con la región norte y la parte amazónica, que es justamente la región Amazonas.

Ahí, por ejemplo, respecto al puente Aguas Claras el desvío provisional está listo, sin embargo, se sigue a la espera de la aprobación de Ositrán para su uso.

Y acá está el gerente de Supervisión y Fiscalización de Ositrán, me gustaría que dé una respuesta sobre eso.

Hasta este momento, señora presidenta, es inaceptable que los trámites administrativos continúen retrasando soluciones urgentes para la población.

Ese es uno de los problemas bastante serios que tenemos.

La gente se ve afectada, porque personas que trabajan en la gestión pública y principalmente en la parte administrativa en vez de ayudar perjudica, y se toman un mes o dos meses, hasta años, y a mí me consta.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Cuando estuvo la anterior ministra Paola Lazarte, recuerdo que había actas que faltaban firmarse, que tenían como cinco y seis años esperando para que justamente la carretera de Loreto a la parte de San Martín se pueda mejorar.

Ahí me gustaría también, en este caso Ositrán, pueda acelerar este proceso y permitir su rehabilitación inmediata, en caso de ser necesaria, y acá tienen a la parte técnica.

Respecto al puente definitivo, el perfil de inversión ya ha sido entregado al Ministerio de Transportes.

Acá hay funcionarios de Transportes, si no me equivoco.

Es fundamental que se priorice su ejecución y que IIRSA Norte asuma su responsabilidad en cumplir con los pasos y compromisos establecidos.

Al final, señora presidenta, a la concesionaria le pagamos todos. Es la parte privada la que tiene que asumir su responsabilidad, pero tiene que haber el soporte del ente rector, que es el Ministerio de Transportes y Ositrán.

Respecto al puente Naranjillo, que hemos visitado con usted, señora presidenta, y espero que volvamos a hacer otra visita, el MTC ha firmado un acta para que se liberen interferencias y así culminar el desvío provisional.

El plazo establecido era iniciar trabajos inmediatos en abril. No sé si se tiene previsto, está planificado o se va a realizar, pero que exista también una propuesta para adelantar el inicio, en este caso en marzo.

Hago un llamado al MTC y a IIRSA Norte para que esta propuesta sea evaluada y ejecutada de inmediato por los señores del MTC, porque ahí también, como decíamos, los procesos administrativos son demasiado largos.

Cuando hablamos de deslizamientos de carreteras, en este caso de Fernando Belaunde Terry y también de lo que corresponde a la región Amazonas, todos sabemos que el domingo 2 de marzo las lluvias...

Además, este tema de las lluvias no es de ahora, señora presidenta, es todo el tiempo. En estas épocas, enero, febrero y marzo, se vuelve bastante complicadas en la Amazonía, la región San Martín y otras regiones.

Entonces, allí quiero preguntar, por su intermedio, señora presidenta, ¿qué acciones vienen desarrollando en este caso las concesionarias y también los funcionarios del MTC? ¿Cuáles son las acciones concretas que se vienen trabajando frente a estos cambios que se vienen dando en nuestras regiones?

Eso es por mientras, señora presidenta.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Quiero terminar mi intervención diciéndoles que efectivamente nosotros hacemos nuestro trabajo de incidencia, pero lo que necesitamos aquí es el trabajo coordinado y articulado entre el ente rector y la concesionaria como corresponde, para que nuestra gente que están en las zonas afectadas no se vean perjudicadas, porque el golpe económico que se está viviendo en el país es bastante difícil.

Muchísimas gracias.

La señora PRESIDENTA.— Gracias, congresista Karol Paredes.

No sé si quisieran responder.

Es importante el trabajo articulado.

Cuando estaba en la región San Martín, como he visto el puente Tarata, puente Picota, por articulación de la congresista Karol y la ministra Paola Lazarte, es ahí cuando se ve *in situ*, son importantes las visitas *in situ*, porque ahí es donde se conoce la realidad.

De cuatro paredes, con aire acondicionado y con tacitas de café, recibiendo los documentos, nada.

¿Tiene alguna respuesta, señor de IIRSA Norte? ¿Su gente está trabajando?

Ositrán, ¿sus funcionarios tienen algo que decir, por favor?

El señor .— Por su intermedio, permítame, por favor.

Primero, sobre la transitabilidad de aserradero.

En estos momentos el ingeniero José Bayona me acaba de comunicar que los vehículos que estaban en el peaje de Pedro Ruiz han pasado hacia Bagua. Están pasando ahora los que estaban en el sentido de Bagua hacia Pedro Ruiz.

La señora PRESIDENTA.— ¿Podría llamarlo por altavoz, por favor?

El señor .— Llámelo, por favor.

La señora PRESIDENTA.— Y Ositrán también que llame a sus funcionarios.

Para eso pagan los peruanos a Ositrán.

A ver, Ositrán, llame a sus funcionarios por altavoz. Que se reporte quién es, si está en su control político de fiscalización. Y si están en campo, como debe ser.

El señor .— Hola, José Roberto.

El señor .— Qué tal, ingeniero. Le copio.

El señor .— José Roberto, por favor, dínos dónde te encuentras ubicado en estos momentos.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Y coméntanos la transitabilidad del Aserradero, desde qué hora se habilitó.

El señor .- Ahorita me encuentro en Pedro Ruiz, peaje de Pedro Ruiz, kilómetro 292.

Se liberó a las 12 y 15. 2 y 15 se liberó el 269 más 950.

Y a partir de ahorita, que son las 3 y media, ya no hay ningún carro que se haya quedado el día de ayer.

Ya se liberaron todos en ambos sentidos.

El señor .- ¿El ingeniero Aldo Marina está por tu punto, José Roberto?

El señor .- No, ingeniero.

Ahorita acabo de llegar al peaje de Pedro Ruiz, pero no se encuentra por aquí.

El señor .- Gracias, José Roberto.

La señora PRESIDENTA.- Ahí vamos a ver cómo Ositrán también.

El señor .- Nosotros tenemos nuestro supervisor *in situ*, y es el ingeniero Aldo Marina.

Entonces, ahorita él me comunica que está en el sector de Aserradero.

Aldo, por favor, un reporte ahí.

Haznos un reporte del estado del Aserradero. Cuál es el flujo vehicular. Cómo estamos ahorita.

Estoy ahorita en la sesión de la Comisión de Transportes.

El señor MARINA.- En el sector de Aserradero, que conocemos nosotros, no hay ahorita impedimento de tránsito, lo que hay es restricción para ordenar el tránsito, porque hay un derrumbe que ha sido limpiado al mediodía de hoy, está en el kilómetro 268 más 600. O sea, a 600 metros de pasar Aserradero.

Ahorita hay tránsito alternado. Desde las 12 del día hay tránsito que han dejado pasar del lado descendente.

Del lado ascendente ha sido un poco más temprano, pero esos estaban parados desde el día de ayer.

El señor .- Okey, algo. Gracias por el reporte.

La señora PRESIDENTA.- Muchas gracias.

Colega.

La señora INFANTES CASTAÑEDA (FP).- Gracias.

Eso ha sido recién rehabilitado desde ayer, imagínese. Y eso es con una lluvia. Ahora, si llueve hoy día.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Por eso es el problema de hacer las cosas a medias. Eso es lo que no debería ser.

Ya lo ha dicho la colega Karol, eso no es de ahora, eso es todos los años.

Todos los años se ven versiones grandes que se destruyen con una sola lluvia. Imagínese, con una lluvia desde el día sábado.

Por esa razón, todos los años vamos a hacer lo mismo.

Se empieza a trabajar con algo concreto, buscando nuevas vías, porque la parte donde están trabajando es una parte inaccesible, se va a derrumbar, y hay otras vías que se pueden hacer.

Por eso, nosotros estamos viendo con Provias para hablar sobre el eje vial 1.

Y eso no es ahí. Si nosotros enfocamos, el problema está en toda la región. Y la mayoría de la región es de la selva.

Ese tramo no es solo de ahora, es todos los años. Y eso es con una lluvia. Ojalá que no llueva hoy ni pasado, porque ahí sí ni hablar.

Gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Quiero hacer una pregunta a los del MTC, que están aquí, a la doctora Gabriela.

¿A qué se deben todas las obras?

Como dicen nuestras colegas Infantes y Karol, ¿está la calidad de la infraestructura?

¿A qué se debe que, como dicen, millones de dinero se vaya con las lluvias?

Sé que en el Perú no hay prevención, y más les gusta a la gente y a las autoridades para tener dinero y se lo lleve el agua de nuevo.

Quisiera que eso, doctora Gabriela, nos pueda explicar.

La señora .— Muchas gracias.

Primero, un saludo, presidenta y a todos los presentes.

Presento las disculpas del ministro de Transportes y Comunicaciones, que en este momento está yéndose hacia Tumbes justamente para atender una emergencia que ha sucedido por esa zona, y lo mismo el viceministro Sutta, que está atendiendo emergencias en Ancash con el alcalde de Ancash.

Para contestar la pregunta.

Quisiera brevemente explicar cómo funciona eso del contrato de APP.

DOCUMENTO DE TRABAJO

El contrato APP es un contrato de asociación jurídica privada. Es decir, tiene la participación del privado.

El concedente, en este caso es el Ministerio de Transportes, traslada una serie de riesgos al concesionario, los riesgos de operación, de ejecución de la vía, de mantenimiento, y es a su cargo.

¿Y el concesionario cómo cobra? A través de dos modalidades.

El contrato es autofinanciado, cobra con el dinero de peaje. O sea, quienes pagan no somos todos los peruanos, son los peruanos que transitan por la vía solamente.

Y tiene otros contratos cofinanciados.

Cuando no alcanza con el ingreso de los peajes, se tiene que cofinanciar. El Estado tiene que asumir la parte que no alcanza.

Entonces, en este caso sí.

Ese es el caso de IIRSA Norte.

Ahora, usted estaba preguntando por la calidad.

Cuando se le ha entregado al concesionario, cuando se ha suscrito el contrato, el concedente le ha entregado la infraestructura existente.

Hay una estructura que el concesionario ha ejecutado como nueva, pero la infraestructura preexistente, como esta vía de Aserradero, lo que el concesionario hace es mantenerla, darle mantenimiento periódico, el mantenimiento rutinario, y atender las emergencias.

Ustedes dirán, como bien están preguntando: "Oye, siempre van a haber emergencias". Ustedes saben que siempre van a haber emergencias.

El contrato solo ha previsto, y el marco legal lamentablemente, la atención de la emergencia después de que suceda.

Todo lo que es antes de que suceda son obras accesorias, adicionales. Hay diferencias nomenclaturas que se le da a la obra que se pueda hacer.

En este caso concreto de Aserradero ya se ha encargado una solución definitiva al concesionario, pero justamente las soluciones definitivas no son de manera inmediata, porque responden a un expediente técnico, que tiene que estar bien elaborado.

Y este expediente ya lo ha desarrollado el concesionario, ya lo ha presentado al Ministerio. En este momento se encuentra ya en revisión. Entiendo es la última revisión, estamos acá con el ingeniero justamente que va a aprobar el expediente.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Una vez que el expediente está aprobado se va a hacer la resolución definitiva, que ya no pasa por mejorar la vía que existe, sino pasa por hacer una variante a la zona.

Acá tenemos al ingeniero que podría explicarnos un poco.

El señor .- Gracias, señora presidenta. (7)

El año pasado, junto con el gobierno regional y otras autoridades locales, fueron al ministerio y nos pidieron, si bien ya funcionaba un desvío, había el problema de los tiempos de espera de toda la población, en base a esto fue que nos comprometimos como ministerio en mejorar el desvío. Esto se aprobó el año pasado, este mejoramiento del desvío y es el que actualmente está construyendo el concesionario.

Los pedidos de las autoridades locales fueron: uno, que sea a doble sentido y que esté completamente asfaltado, ese expediente se aprobó así y se espera que en el mes de junio se termine de construir el desvío, ya que la gente se quejaba, y tenían razón, por el tema turístico y todo el tema logístico las colas eran muy largas.

A la par, primero se desarrolló el estudio de perfil de la nueva Variante Aserradero, la cual va por la parte superior del cerro, mucho más arriba. Ese estudio se espera aprobar este mes el tema de ingeniería y de ahí el concesionario nos presentaría el tema del presupuesto y con esto se cerraría el círculo y se podría, después de poder adquirir los predios, empezar a construir esa nueva Variante de Aserradero.

Lo que hay que considerar en este sitio es que tiene problemas [...] muy fuertes. Recordemos que el primer evento que ocurrió, hace muchos años, fue..., lo que pasa es que la carretera estaba en la parte pegada al río y tenemos cerros a ambos lados, entonces, ¿qué pasó? Primero, se cayó este cerro, hizo que el río se embalsara y ese producto de embalse hizo que el otro cerro también se cayera, y por eso que la población que estaba en esa parte de abajo, ese pueblo desapareció prácticamente. Ese fue el primer evento que tuvimos en Aserradero, o sea, todo ese problema fue que nos generó esto.

Entonces, hasta ahora ese cerro yo lo he recorrido para ver el tema de este nuevo trazo otra vez y usted ve los bloques grandes que hay de material, o sea, son como dados de dos metros, tres metros, que usted ve que por el cerro se pueden deslizar, ese es el sector Aserradero, y por eso es complicado.

Por eso que esta solución, ya nos estamos yendo a la parte superior del cerro prácticamente para evitar cualquier tipo de deslizamiento en esta nueva obra que queremos plantear, que esperamos que se pueda construir lo antes posible.

Intentamos aprobarlo este año, será pues para julio, cerrar el presupuesto, porque es algo rápido, y de ahí ver el tema de [...]

DOCUMENTO DE TRABAJO

predios, para lo cual necesitamos también el apoyo de las autoridades locales, ya que consideremos que para poder hacer la primera Variante de Aserradero tuvimos muchos problemas con las personas locales debido a la adquisición de esos predios.

Entonces, sí, para el bienestar de todos sí sería bueno, a través de su intermedio, que nos apoyen cuando necesitamos adquirir los predios que se requieren para esta nueva Variante de Aserradero.

Respecto a lo que ha ocurrido este fin de semana, esté tranquila, señora congresista, porque esta obra está en construcción, entonces, acá cualquier daño que ocurra a la vía el concesionario tiene que asumir, es de responsabilidad, porque esto no es una obra pública, acá hay que considerar que el que diseña construye. O sea, el riesgo de que una obra pudiera fallar o tiene un evento como el que ha ocurrido, es un tema de la naturaleza, siga estando en manos del concesionario. No es que el Estado va a tener que desembolsar más por estos eventos que hayan ocurrido.

Entendemos su malestar, pero sí hay que tener en cuenta que el concesionario está presente y está obligado por contrato a dar una transitabilidad, que es la que hemos escuchado que ya dio, y a la brevedad avanzará para poder restituir todo lo que se ha dañado y poder culminar el proyecto lo antes posible, y con eso se garantizará que toda la población va a poder circular en doble sentido bajo una carretera asfaltada, que fue lo que nos pidieron el año pasado y que fue el compromiso que adquirimos. En eso es que estamos.

Hay que tener claro que esto es algo provisional, la [...] por arriba, esta es la idea de...

La señora PRESIDENTA.— Ahí va a haber un problema pues, la expropiación de los terrenos, que es conflicto social, y eso está a cargo del MTC, que tiene que comenzar a ver ¿no?, porque es lógico, es eso ¿no?

Y ahí se va a llevar también mucho tiempo ¿no?, porque...

El señor .— Sí. Por eso es que consideremos que a partir de este mes, o sea, a fines de este mes nosotros ya debemos tener aprobada la ingeniería, con esa ingeniería...

La señora PRESIDENTA.— ¿Este mes?

El señor .— ...se genera el presupuesto...

La señora PRESIDENTA.— El primer paso.

El señor .— ...y se puede empezar a hacer el tema de expropiación. O sea, sí se puede iniciar esos trabajos. Por eso que necesitamos el apoyo de las autoridades locales y de usted también, por favor.

La señora PRESIDENTA.— Nosotros estamos aquí...

DOCUMENTO DE TRABAJO

La señora .- De hecho con su venia, solamente para aclarar...

La señora PRESIDENTA.- Siga, doctora.

La señora .- Con su venia, presidenta. Efectivamente, nosotros ya hemos empezado, incluso sin que tengamos el expediente aprobado, solo con el trazo, ya se han empezado a hacer las coordinaciones con los propietarios de la zona alta para justamente evitar los retrasos más largos, que son con las expropiaciones. Entonces, ya estamos coordinando.

La DDP, la Dirección de Predios, con la directora Reyna Huamaní, está coordinando ya la adquisición de predios.

La señora .- Una pregunta también para IIRSA Norte, ¿qué pasa en el tramo -usted lo tiene a cargo- entre Motupe y Olmos? Eso tengo un dolor de cabeza, tiene ya más de dos, tres años ahí, ¿qué pasó ahí? ¿No lo tienen ustedes, IIRSA Norte?

El señor .- Está a cargo de Provías Nacional. No lo tenemos.

La señora .- ¿Está seguro? A mí me han dicho que es de IIRSA Norte?

El señor .- Desde Lambayeque hasta el cruce de Olmos son 86 kilómetros...

La señora .- Sí.

La señora .- Si me permite también.

Gracias, señora presidenta.

Estamos haciendo una adenda nosotros en este momento justamente con IIRSA Norte, a pedido del GORE Lambayeque, para poder incorporar. Pero todavía no está incorporada, la adenda todavía no ha terminado.

La señora PRESIDENTA.- ¿Y cuándo la van a hacer, doctora, por favor?

La señora .- Ya estamos trabajando la adenda. En un tiempo bastante récord, empezó el año pasado. Nosotros estamos calculando, esperemos que antes del medio año, mayo, junio...

La señora PRESIDENTA.- Madre mía.

La señora .- ...cerremos la adenda.

La señora PRESIDENTA.- Ya sabe, la burocracia.

Ingeniero Acuña.

El señor ACUÑA PERALTA, Segundo Héctor (HYD).- Con relación a la adenda, a ver, como es un tema que lo ha tocado recién la doctora, ¿va a generar ampliación de plazo al generar esta adenda?, porque

DOCUMENTO DE TRABAJO

tengo entendido que muchas veces buscamos motivos y motivos para ampliar los plazos.

La señora .— Con su venia, señora congresista, no, no va a generar ampliación de plazos.

El señor ACUÑA PERALTA, Segundo Héctor (HYD) .— Bien.

La señora .— Solamente se va a incorporar el tramo para que el concesionario dé el mantenimiento al mismo.

El señor ACUÑA PERALTA, Segundo Héctor (HYD) .— Ya.

Señora presidenta, entonces, continuando. Con la ficha que tengo acá, la ficha de contrato de concesión habla de una inversión de 205 millones de dólares, sin incluir IGV, para que el concesionario pueda invertir en un plazo de 48 meses. Estamos hablando de 48 meses y han pasado 20 años, 20 años han pasado y sería bueno conocer esta inversión al detalle ¿no? ¿En qué se invirtió? ¿Hablamos de construcción, hablamos de rehabilitación, hablamos de mejoramiento, hablamos de conservación, construcción, rehabilitación, mejoramiento, conservación?

Y ahí viene la parte de mantenimiento, operación, sería bueno que en su momento, a través de usted, señora presidenta, nos hagan conocer ¿de qué forma se ha, imagínese, han pasado 20 años, de qué forma se ha logrado esta inversión?

Finalmente, esta inversión ya la concesionaria ha logrado dicha inversión bajo las consideraciones del contrato, para poder identificar en construcción cuánto le correspondía, cuántos kilómetros de ubicación, rehabilitación, porque de lo contrario, siempre vamos a estar un poco a la ciega ¿no? No tenemos identificado, de acuerdo al compromiso, cómo la concesionaria logró invertir.

Después también sabemos que lo que más le gratifica a los concesionarios es tener las obras nuevas, en obras nuevas son los que ellos [...] porque no hay unas licitaciones para tener otras propuestas, ellos son los dueños y señores del presupuesto. Pero en todas las concesiones definitivamente lo mejor que le puede pasar es que tengan obras nuevas, porque vemos que definitivamente y si vamos por decir un poco a los ingresos, a los peajes, imagínese, en cinco años han pasado al 100%, del año 2020 al año 2024 de 41 a 73 millones. Y si nosotros lo multiplicamos, significa que definitivamente es bueno ¿no?, es bueno que los ingresos han superado, enormemente ha superado lo que es la proyección de inversión, y qué bien por ello ¿no? Pero lo que sí está mal es que las carreteras siempre estén en pésimas condiciones.

Esa sería mi participación, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Gracias, congresista Acuña.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Y sí, yo creo que nos darán los informes, nos harán alcanzar en físico a la comisión para trasladar a cada uno de vosotros.

Tiene el uso de la palabra, doctora Karol.

La señora PAREDES FONSECA (AP-PIS).— Presidenta, por su intermedio, a mí sí me gustaría saber cuáles son esas respuestas respecto al puente Naranjillo y Aguas Claras, que corresponden a San Martín. O sea, no se ha respondido hasta ahora. Eso sí es una preocupación, porque por todas estas lluvias que se vienen dando eso perjudicaría enormemente a nuestra región.

El señor .— Presidenta, por su intermedio, por favor.

La señora PRESIDENTA.— Sí, conteste IIRSA Norte.

El señor .— En el caso del puente Aguas Claras, como sabemos, ahí tenemos dos obras que son provisionales también, son desvíos, con la instalación de dos puentes modulares, uno en cada uno.

En el caso de Aguas Claras, nosotros hemos solicitado al Ositran la liberación. Ositran nos ha observado. Hemos levantado la observación y este documento lo hemos enviado el día viernes recién. Entonces, nosotros estimamos que esta semana, sí, esta semana deberíamos tener respuesta del Ositran. Y a lo mucho, entre fin de semana o el primer día, el lunes, la siguiente semana, ya estaríamos habilitando ese nuevo puente, ese nuevo desvío. Eso es en el caso de Aguas Claras.

En el caso de Naranjillo, como usted lo dijo, justamente nos han encargado a nosotros la ejecución de las interferencias y no vamos a iniciar en abril, vamos a adelantar, sí, la fecha prevista que tenemos de iniciar trabajos ahí es el 20 de marzo. Eso sería.

La señora PRESIDENTA.— Tiene el uso de la palabra, doctora Mery Infantes.

La señora INFANTES CASTAÑEDA (FP).— Gracias, señora presidenta.

Señora presidenta, ya que nosotros hemos hablado y estamos acá con los miembros directivos de IIRSA, hay una pequeña información que estoy recibiendo. O sea, el tramo afectado, que es de El Aserradero, entre Pedro Ruíz y Bagua Grande, necesita ser rehabilitado lo más próximo, que fue anteriormente, como lo dijo, por el derrumbe, es de un kilómetro y medio. Y lo que ustedes están haciendo es en la parte alta, los 6 kilómetros, donde mayormente se derrumba y se desliza, porque la parte baja no ha sido afectada. Y si se rehabilita, en cuestión de horas puede rehabilitarse rápido la parte baja, y eso quiero que nos expliquen los ingenieros y los dueños, o sea, los conocedores de ese terreno, que lo están viendo como un gasto innecesario seguir trabajando en la parte alta, ya que siempre se va a derrumbar,

DOCUMENTO DE TRABAJO

y al menos en lluvias se desliza al toque y caen los cerros y se cierra ese tramo.

Entonces, ellos están pidiendo que sea lo más pronto por la parte baja la rehabilitación, porque eso se recupera rápido y es más accesible. Entonces, ya que, señora presidenta, se trata en este momento, si es necesario, de ir a la zona, yo estoy dispuesta a irme, para que ellos mismos expliquen frente a los ingenieros que están acá. Porque ellos también yo quisiera que vayan. ¿Por qué? Porque le vuelvo a repetir, IIRSA Norte cobra tanto en los dos ejes viales, en los dos, perdón, qué estoy hablando...

El señor .- Los peajes.

La señora INFANTES CASTAÑEDA (FP).- ...los peajes, el de Pedro Ruíz y *Utcubamba, entonces tiene aproximadamente 24 millones, si es que entran mil carros, salen y entran.

En verdad, es una vía, es la Fernando Belaunde Terry, es pero super, super transitable. Entonces, yo estoy suponiendo mil carros diarios, para mí son más. Pero por esa razón le digo, ahí entran millones, no entran soles, y si el pueblo lo está diciendo, que es más factible irse por la parte baja, que es para arreglar un tramo de un kilómetro y medio, porqué irse por el tramo alto, que es de 6 kilómetros. Entonces, a eso va mi pregunta.

Y hay otro problema también de los terrenos que está usted diciendo, eso nos dijeron hace dos años, y que si yo lo digo es problema del terreno. Por esa razón es que nosotros a veces levantamos nuestra voz, porque vemos que las cosas se enrollan, se enrollan y siguen en lo mismo, y el dinero son millones, no entran soles, son millones de las arcas del Estado, o de los mismos pobladores, que pagamos nosotros nuestro peaje para que nuestras carreteras sean mejores. Pero no lo vemos así.

Entonces, si vamos a ir que se vea la fecha, para que ustedes mismos vean y nos expliquen el tramo de kilómetro y medio por la parte baja y no hacerlo por la parte alta de seis kilómetros, que lo ven inoperante.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA.- ¿Vamos con fechas?

¿Próximo martes vamos, Mery??

La señora INFANTES CASTAÑEDA (FP).- Usted dirá, presidenta. Yo estoy a su disposición.

La señora PRESIDENTA.- ¿Te comprometes, martes?

¿El martes estamos in situ allá?

La señora INFANTES CASTAÑEDA (FP).- Perfecto.

DOCUMENTO DE TRABAJO

La señora PRESIDENTA.— ¿Ya? El martes, señores de IIRSA Norte y Ositrán. (8)

Martes está la Comisión allá, bueno, yo como presidenta y los que quieran acompañar, pero voy a apoyar a mi colega.

Estamos ahí martes, espero, Adelita. Este martes que viene estamos ahí, porque el pueblo nos necesita.

Creo que hay que aprender de todo lo que nos está pasando.

Creo que la cultura y de diálogo que se debe hacer es a partir de todo esto.

Tenemos que desde nuestros errores aprender, queridos señores concesionarios.

Ustedes tienen el derecho de colocar en sus páginas todo lo que se hace. Qué evaluación ustedes hacen o han hecho a Ositrán y han dado al MTC.

¿Cuál es la evaluación por años, sus logros? Porque así no tendríamos. Y eso queda para todos, señores. No solamente IIRSA, Covisol y todos, sino el Perú necesita.

Si ustedes dan un diario a su esposa o a sus hijos les pagan una pensión en la universidad, necesitan que su hijo saque buenas notas.

Entonces, en el Perú necesitamos que cada concesionaria quede bien puesta de ahora en adelante y que trimestralmente coloque qué es lo que están haciendo, qué tramos están rehabilitando, para así...

Quizás dentro de poco nosotros nos vamos. Algunos volverán, algunos no. Pero ya vamos a la página amigable, sus páginas de ustedes, y podamos ver qué es lo que está haciendo IIRSA Norte en el tramo de Paíta hasta Yurimaguas, cuántos peajes, qué es lo que se cobra.

Nos gustaría a los peruanos estar informados. La prevención, la información y el diálogo no hay. Y el trabajo articulado, no.

No informo. Ositrán cerrado o divorciado del MTC, IIRSA con Covisol.

Qué bonito sería que todas las concesionarias se junten y digan: "Mire, esto lo hice bien", y copiar las cosas buenas.

Porque el que gana es el pueblo, es el parque automotor. En una pista bien señalizada con su berma, 25 metros a la derecha, 25 a la izquierda, ganamos todos desarrollo, economía y todo lo que dicen nuestros colegas.

Ahora sí, Concesionaria Vía del Sol.

¿Está? No está.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Autopista del Norte. Tampoco está.

Concesionaria Peruana de Vías (Covinsa).

15 minutos, señora.

Nos dice cuál es su parte concesionaria, qué es lo que está haciendo y cuáles son sus logros.

Tiene el uso de la palabra.

Se presenta, qué cargo tiene y su nombre y apellido.

La señora GAMARRA, Ekaterina.— Buenas tardes, presidenta. Buenas tardes, miembros de la comisión.

Buenas tardes con todos los presentes y los que nos están escuchando virtualmente.

Mi nombre es Ekaterina Gamarra. Soy apoderada y gerente legal de la empresa Concesionaria Peruana de Vías (Covinsa).

Nuestra empresa tiene una concesión en las regiones de Arequipa, Moquegua y Tacna.

Nosotros tenemos una concesión operando desde el año 2013, en virtud de un contrato firmado, el 30 de enero del 2013 por un período de 25 años, con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Nuestro contrato es un contrato autofinanciado, de acuerdo a las definiciones del contrato.

Ello significa que los costos de inversión, operación, conservación y mantenimiento en que incurre el concesionario son cubiertos sola y únicamente con la recaudación del peaje.

Nuestro contrato, el contrato de Covinca, es un contrato autofinanciado.

Covinca opera cuatro unidades de peaje en 428.6 kilómetros de calzada doble.

Tenemos alrededor de 450 kilómetros de calzada sencilla.

Las unidades de peaje que tenemos operando son las unidades de peaje de Camaná, en el kilómetro 853 de la Panamericana Sur, la Unidad de Peaje El Fiscal, en el kilómetro 1062; Unidad de Peaje Montalvo, en el 1146, y la Unidad de Peaje de Tomasiri, en el kilómetro 1260.

A la fecha, nosotros hemos ejecutado obras obligatorias.

Las obras han sido principalmente las obras de puesta a punto, que han consistido en 440 kilómetros de calzada sencilla, alrededor de 12 kilómetros de doble calzada en la región de Tacna.

DOCUMENTO DE TRABAJO

También hemos hecho 10 kilómetros de doble calzada en la región Arequipa, intersecciones.

Y además, hemos ejecutado una obra adicional consistente en la construcción de la vía alterna en el Complejo Fronterizo de Santa Rosa, en el Control Integrado de Perú-Chile.

Respecto a las preguntas que han sido formuladas por la Comisión, respondo a continuación.

La primera pregunta, relacionada con la responsabilidad contractual en la operatividad y mantenimiento de los bienes concesionados que tiene nuestra empresa.

Me gustaría remitirme a las cláusulas del contrato de concesión.

Nuestro contrato de concesión vigente por 25 años nos obliga a realizar actividades de conservación, actividades de mantenimiento, incluyendo mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico.

Adicionalmente, nosotros tenemos la obligación de hacer la atención de emergencia viable sobre los bienes de la concesión.

Los bienes de la concesión son bienes en su mayoría reversibles, que se devuelven al Estado peruano.

Todas estas actividades de conservación nosotros las ejecutamos, y son supervisadas por Ositrán.

Me permito referirme que en los últimos cinco años Covinca ha cumplido con los niveles de servicio mínimos del contrato de concesión.

¿A qué me refiero? A que Ositrán semestralmente nos hace una fiscalización de los niveles de servicio global, sin perjuicio de la revisión de los niveles de servicio individuales.

En los niveles de servicio individuales Ositrán hace una fiscalización constante y permanente a través de los ingenieros que están en campo, en el tramo vial concesionado, en los casi 450 kilómetros.

Y semestralmente hace una fiscalización específica, donde Covinca, en los últimos cinco años ha cumplido por encima del 95% del requerimiento del nivel de servicio global medido.

En algunos casos Covinca ha tenido cerca a 99% del nivel de servicio global medido.

Esta es una fiscalización –repito– realizado constantemente por Ositrán.

Respecto de los montos de recaudación, quisiera empezar indicando que cuánto es aproximadamente el costo de operación de una concesión como Covinca.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Covinca, concesión que opera casi 450 kilómetros en tres departamentos, brinda servicios de grúas, ambulancias, ingenieros permanentes en campo que reparan desde tachas hasta fiscalizan la atención de emergencias viales.

Invierte aproximadamente 23 millones de soles al año en las actividades de conservación, operación, y actividades regulares de la operatividad propia de los cuatro peajes que nosotros tenemos en los tres departamentos.

Considerando ello, hasta el año 2020, Covincca ha tenido ingresos por debajo de los 23 millones de soles.

¿Esto qué significa? Que hasta el año 2020 Covinca ha tenido los ingresos consistentes para la operación de la concesión.

Recién a finales del 2020, inicios del 2021, con la entrega de las obras que les mencioné hace unos minutos, Covinca ha comenzado a tener ingresos de 35 millones de soles, 2021; 41 millones de soles, 2022; 42 millones de soles, 2023; 47 millones de soles, 2024, sin IGV.

Ya les decía yo los costos de operación.

Es importante tener en cuenta que...

No, no he preparado PPT, no sabía...

Estaba en los ingresos de los últimos 5 años...

El señor ACUÑA PERALTA Héctor Segundo (HD).— Presidenta, debemos suspender la sesión hasta que venga con información adecuada.

Por su intermedio, presidenta.

Ya hemos pasado cuántas veces lo mismo.

La señora PRESIDENTA.— ¿Tiene alguna información, doctora?

La señora GAMARRA.— Sí.

La señora PRESIDENTA.— Perfecto.

Mientras van cambiando el material, vamos a ir in situ con la Comisión de Transportes el día lunes.

Esperen sus invitaciones. Vamos a Bagua.

Vamos a ir con la Comisión y hacemos el martes fiscalización.

Sesión y fiscalización, el día lunes.

Es mejor que la Comisión vaya.

Están cordialmente invitados.

Colega Mery, para información, para que usted también pueda ir.

Si tienen material las concesionarias, por favor, vayan dándosela al secretario técnico.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Doctor Roberto Sánchez, tiene el uso de la palabra.

El señor SÁNCHEZ PALOMINO (JPP-VP).—Quería proponer que, mientras están preparando la exposición, de la manera correcta como corresponde, no creo que sea una exageración del colega congresista Héctor Acuña, sino que si hay una invitación antelada y hay una información adecuada, ¿tan difícil es preparar un PowerPoint con información, con data, con gráfica?

En todo caso, que se prosiga con la siguiente concesión, mientras va preparando su información.

La señora PRESIDENTA.— Gracias, colega Sánchez.

Es importante eso.

Cuando a uno le invitan, tiene que traer todo el material correcto para la información.

Tiene el uso de la palabra, doctora.

La señora GAMARRA.— Muchas gracias, señora presidenta.

Me disculpo con los señores titulares miembros de la Comisión.

Regresando con la presentación, vuelvo a comentar un poco.

Este es el resumen de lo que es la concesión.

Por favor, **(9)** si podría bajar hasta las obras obligatorias.

Solamente para precisar la información de Covinca, como la información de todas las concesiones es pública, la información está en la página web de Ositran, así como de la página web de cada una de las concesiones, está en la página web de la concesión de Covinca.

Nosotros presentamos anualmente todos nuestros datos y es de público acceso.

Lo que les comentaba sobre las inversiones ejecutadas, lo pueden ver a continuación.

Les estaba mencionando que se habían ejecutado obras de puesta a punto, por un valor de hasta 180 millones de soles, les había comentado que se habían realizado obras distintas de puesto a punta, que son obras de 10 kilómetros de segunda calzada, por un valor de 17 millones de soles.

Y les comentaba que habíamos ejecutado una obra adicional, en la frontera con Chile, por un valor de ocho millones de soles.

Por favor, si podría bajar.

Este es el mapa de la concesión.

Por favor, si podría bajar.

Un poco más arriba, si lo puede hacer un poco grande.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Pueden hacer un poco más grande, por favor.

Perfecto.

Lo que les mencionaba, a los miembros de la comisión, los ingresos de Covinca en los últimos años, de hecho, son los ingresos de Covinca de todos los años de la concesión, desde el año 2013 hasta el 2024.

En el último año, los ingresos de la concesión son de 47 millones de soles, confirmo de nuevo que los costos de operación son de 23 millones.

Confirmo de nuevo que la inversión ejecutada, son de 217 millones de soles, y confirmo de nuevo que parte de los ingresos, se destinan al pago de las inversiones que se realizan con financiamiento de capital y de deuda.

El señor ACUÑA PERALTA, Segundo Héctor (HYD).— Señora presidenta, sigo insistiendo en la presentación y en la calidad del trabajo.

En verdad que, pareciera como que nos den un nivel tan básico, donde definitivamente no sabemos sumar, restar, no sabe multiplicar, acá no hay ingenieros, no hay contadores.

En verdad que, si yo fuera maestro, lo jalaría, pierdo ir a su casa.

Pero necesitamos detalles, el monto que se gasta es cien, detalle, por lo menos, en partidas importantes.

Así fácil operación, igual; pero solo resumen, no nos dicen nada realmente.

LA APODERADA Y GERENTE LEGAL DE LA EMPRESA CONCESIONARIA PERUANA DE VÍAS, COVINCA, señora Ekaterina Gamarra.— Bueno, disculpe, no entendí, hay una pregunta por atender, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA.— Las políticas de seguro y contratadas y coberturas y sumas aseguradas.

Lo único que te pediría es, que lo vaya a su exposición, para que nos envíes la información correcta y en realidad a la comisión, para pasársela a todos los miembros de la comisión. Detallada en ese aspecto.

Ese es la última pregunta.

LA APODERADA Y GERENTE LEGAL DE LA EMPRESA CONCESIONARIA PERUANA DE VÍAS, COVINCA, señora Ekaterina Gamarra.— Perfecto.

Respecto de las pólizas contratadas, de acuerdo a nuestro contrato de concesión, nosotros tenemos la póliza de seguros de responsabilidad civil, tiene una cobertura declarada de dos millones de dólares.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Tenemos la póliza de obras civiles terminadas, una cobertura declara de doscientos cuarenta y cuatro millones de dólares.

Tenemos una cobertura de bienes en operación por las estaciones de peaje y pesaje, de dos millones de dólares.

Tenemos una póliza de deshonestidad, de destrucción, póliza 3D, de más de un millón de dólares, y tenemos dos pólizas SCTR, que con las cubren el trabajo de personal en planilla que tenemos en la empresa.

La señora PRESIDENTA.- Alguna pregunta, alguien de los congresistas.

Tiene el uso de la palabra Héctor Acuña.

El señor ACUÑA PERALTA, Segundo Héctor (HYD).- Señora presidenta.

Me gustaría que acá, desde la descripción de obras, habla de un óvalo dirección Moquegua, cuánto ha costado, si está ejecutado.

Todos los óvalos, dirección Quilca, Matarani, intercambio vial, intercambio por lo menos por obra específica, cuánto ha costado estas obras a la fecha.

Eso lo han invertido.

Eso no está en la página web.

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

LA APODERADA Y GERENTE LEGAL DE LA EMPRESA CONCESIONARIA PERUANA DE VÍAS, COVINCA, señora Ekaterina Gamarra.- Muchas gracias, presidenta.

Por favor, si pueden subir un poco en el Word.

Por encima del mapa, por favor.

Hasta el punto 1. De acuerdo, hasta ahí.

Entonces, nosotros en primer lugar, tenemos las obras de puesta punto.

Las otras de puesta a punto, son obras que se hacen para llegar a cumplir con los niveles de servicio del contrato de concesión.

Estas obras de puesta a punto, se han realizado en todas las calzadas sencillas, que son los casi 430 kilómetros de calzadas sencillas, más aproximadamente 12 kilómetros de doble calzada, que hemos hecho en el sector de Tacna.

Estas obras se han realizado sobre el tramo vial existente, y estas obras con las que hemos hecho en una inversión de ciento ochenta millones de soles y se ve antes del IGV.

DOCUMENTO DE TRABAJO

El segundo grupo de obras que hemos ejecutado, son obras distintas de puesta a punto, es el nombre que le hemos denominado junto con el Ministerio de Transportes, y estas obras consisten en 10 kilómetros de doble calzada.

Estos 10 kilómetros de doble calzada, los hemos ejecutado en la región de Arequipa, y tienen una inversión de diecisiete millones de soles antes de IGV.

Y, adicionalmente, el Ministerio de Transportes nos encargó hacer una unificación en el complejo fronterizo de Santa Rosa, está en la frontera con Chile.

Esta es una obra adicional, la cual tuvo una inversión de ocho millones de soles, antes de IGV.

La señora PRESIDENTA.- Repregunte, ingeniero Héctor, de repente no le ha escuchado bien, pero repregúntelo.

El señor ACUÑA PERALTA, Segundo Héctor (HYD).- En la ficha de contrato de concesión que dice, instrucción de obras, óvalos e intercambios.

Tenemos óvalo división Moquegua, cuánto ha costado, si lo ejecutaron.

División Quilca, también tiene que ver cuánto cuesta, cuánto ha costado, está funcionando. División Matarani, en los intercambios. Ese es la pregunta, las calzadas ya usted lo dijo.

Óvalos, intercambios.

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

LA APODERADA Y GERENTE LEGAL DE LA EMPRESA CONCESIONARIA PERUANA DE VÍAS, COVINCA, señora Ekaterina Gamarra.- Gracias, señora presidenta.

Nosotros, ahorita le voy a dar el ovalo exacto que nosotros, la intersección exacta que me parece que es la intersección tres, que hemos ejecutado como parte de los 10 kilómetros en la región de Arequipa.

Pero, lo que si le quiero precisar, es que nosotros tenemos pendiente de ejecutar un grupo de obras distintas de puesta a punto, que son todos los óvalos que usted está viendo en la página web.

Nosotros solamente hemos hecho la ejecución de las obras, encima, sobre la vía existente.

Obras nuevas, hemos ejecutado únicamente 10 kilómetros nuevos, más una intersección, más el complejo fronterizo de Santa Rosa.

Las obras nuevas están pendientes de ser ejecutadas y nosotros estamos ahorita en una sesión de realización de estudios con el Ministerio de Transportes, para dar operatividad y marco

DOCUMENTO DE TRABAJO

contractual, para la ejecución de estas obras pendientes, dentro de las cuales están los óvalos y las obras unitarias y las obras de arte, que usted está verificando en la página, en la ficha del contrato.

La señora PRESIDENTA.— O sea, las obras que usted está preguntando, no las han ejecutado, querido congresista.

El señor ACUÑA PERALTA, Segundo Héctor (HYD).— Cada uno saque su conclusión, el avance que tiene.

La señora PRESIDENTA.— Una pregunta, representante de esta concesionaria.

Que nos pueda decir, con qué aseguradora tiene sus contratos y por qué la póliza de seguro, puede decir con quien han hecho el contrato y desde que fecha arranca.

LA APODERADA Y GERENTE LEGAL DE LA EMPRESA CONCESIONARIA PERUANA DE VÍAS, COVINCA, señora Ekaterina Gamarra.— Si, tengo la información a la vista de las pólizas, de las entidades con las cuales tenemos el contrato vigente, que son Rímac y Mapfre.

La fecha de la responsabilidad civil, es una póliza que la tenemos desde el inicio del contrato de concesión, la obra de la OCT, que es la obra de bienes en operación, la tenemos sobre los peajes, conforme las obras de puesta punta, van finalizando estas obras, se van integrando en esta póliza, por eso es que la póliza va aumentando en valor y en capacidad de declaración.

Esta póliza también la tenemos vigente desde el 2015, aproximadamente, y las demás pólizas lo tenemos vigente, también me parece desde el inicio del contrato de concesión, porque la póliza de la SCTR, sobre el personal de planilla.

Pero la información vigente a la fecha, es que la entidad financiera contratada es Rímac y Mapfre.

La señora PRESIDENTA.— Gracias a Dios que usted sí tiene claro esto, porque Norvial hasta ahora nos está paseando.

LA APODERADA Y GERENTE LEGAL DE LA EMPRESA CONCESIONARIA PERUANA DE VÍAS, COVINCA, señora Ekaterina Gamarra.— Gracias.

La señora PRESIDENTA.— Muy agradecida.

Con relación a los óvalos, a la pregunta que hizo mi colega, sí hay un poco de... espero que nos des más alcances para poder ver, por qué tanta demora.

Muchas gracias.

Tenemos a la concesionaria carretera Andina del Sur, ¿está?

Concesionaria Interoceánica Sur Tramo 2.

Muy bien.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Tiene el uso de la palabra, diga su nombre y su cargo, y a quién representa.

LA GERENTE GENERAL DE LA CONCESIONARIA IIRSA SUR TRAMO 2, señora Carina Blanco Valdez.- Buenas tardes con todos.

Muy agradecida a la presidenta de la Comisión y a todos los presentes.

Mi nombre es Carina Blanco Valdez, soy gerente general de la concesionaria IIRSA Sur Tramo 2, y voy a hacer aquí una presentación.

La señora PRESIDENTA.- Secretario técnico, su presentación de la doctora Carina Blanco.

Un momentito, esperen.

¿Está el concesionario vial del Perú? Ah, esta. Yo pensaba que no estaba.

Ekarinita, después de él, como yo pensaba que no estaba.

Tiene el usa la palabra.

Representación, cargo a la empresa que representa.

EL GERENTE DEL AREA TÉCNICA DE LA CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ S.A - COVIPERÚ, señor Giancarlo Noriega Del Castillo.- Buenas tardes con todos.

Mi nombre es Giancarlo Noriega, vengo en representación de COVIPERÚ.

Continuando un poco con las exposiciones, vamos a hacer una pequeña reseña de lo que es la concesión, y cuatro puntos importantes que fue lo que nos solicitaron mediante su documento, responsabilidad contractual, estado actual de los bienes concesionados, temas de recaudación y las inversiones en el periodo 2020-2024, que son los últimos cinco años y los temas relacionados a seguros y cobradoras.

Nosotros como COVIPERÚ, empezamos nuestros trabajos en el año 2005 y tenemos la concesión por un periodo de 30 años.

Nuestra concesión, como bien lo dijo Gabriela, son dos tipos, cofinanciada y autofinanciada.

Nosotros somos una concesión autofinanciada.

Nosotros, todos los trabajos que ejecutamos y todas las obras que hemos venido a ejecutar durante casi estos 20 años, son producto de lo que se recibe de los aportes por parte del peaje.

Tenemos una longitud de vía de 222 kilómetros y es una autopista, es decir, dos carriles: dos carriles de ida, dos carriles de vuelta.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Como punto importante es, indicarle que lo que indicaba el contrato de concesión, es que nosotros tenemos que hacer una retribución al Estado del 18.61% y tenemos un pago mensual de regulación de 1%.

Esto quiere decir que, ese porcentaje, lo que ingresan a los peajes, es devuelto al Estado, para que el ministerio lo reinvierte en otras actividades.

Nuestro contrato de concesión consideraba cuatro etapas.

La etapa preparatoria, que fue culminada en el año 2009, con una inversión de 73.5 millones de soles.

¿En qué consistió esta etapa? Esta etapa consistió en renovar todo el pavimento de la autopista que nos dieron a concesión al inicio del año 2005.

Toda la autopista fue levantada y se hizo un mantenimiento periódico completo.

Con esto, ¿qué se logró? Tener cumplimiento del anexo 1, del contrato de concesión, en lo cual se estipula los niveles de servicios que tienen que ser cumplidos por los concesionarios, y que son revisados mensualmente, semestralmente por personal *in situ* de Ositran.

La segunda etapa considera, o la primera etapa de inversión, como se le llama en el contrato, **(10)** es la construcción del Evitamiento de Cañete, se terminó en el año 2011, con una inversión de trescientos cuatro millones de soles, ¿en qué consistió? En construir toda una nueva carretera desde el kilómetro 130 hasta el 150 y luego construir la segunda calzada desde el 150 hasta Chíncha.

La segunda etapa, consistió en la construcción del Evitamiento de Chíncha, la cual fue puesta en operación el año 2016 y la cual a la fecha, ya se encuentra culminada, son 54 kilómetros de autopista totalmente nueva. La inversión es de seiscientos cuarenta y dos millones de soles, acá tenemos que hacer hincapié, porque en un trabajo conjunto con el Estado se logró adelantar la inversión de esta etapa, esta etapa en el contrato está prevista para ejecutarse en el año 2021-2022, en el año 2016, ya estaba puesta en operación esta vía, 5 años antes de lo previsto.

La tercera etapa, consiste o consistió en la construcción de la segunda calzada desde el sector de San Andrés hasta Guadalupe, kilómetro 225 hasta el kilómetro 280, donde termina la concesión. La inversión fue de doscientos treinta millones de soles, esta obra también fue culminada en el año 2021, igual que en la etapa anterior, la empresa en conjunto con el Estado coordinó adelantar toda esta inversión 10 años, esta etapa debió de ser construida recién en el año 2030, y ponerse en operación el año 2032.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Al año 2021, nosotros COVIPERÚ hemos culminado todas las etapas contractuales, todas las obligaciones que estipula el contrato de concesión y tenemos una autopista del kilómetro 58 hasta el kilómetro 280, ¿qué genera esto? Adelanto de inversiones, una reducción en el tiempo de viaje de todos los usuarios hacia el sur y durante todo este periodo, hemos dado más trabajo a un aproximadamente quince mil a veinte mil personas.

En las imágenes podemos ver, el resumen de las obras nuevas ejecutadas, 7 intercambios viales, 206 kilómetros nuevos de carreteras asfaltadas, 10 puentes entre vehiculares y peatonales y 20 pasos a desnivel.

Como todos los concesionarios de acá, no solamente nos encargamos de la construcción sino también hacemos o damos servicios que están estipulados en la hoja de concesión, los cuales son auxilio mecánico, postes SOS cada 10 kilómetros y seguro de accidentes para los usuarios, en los cuales si el accidente es atribuible a los concesionarios son indemnizados.

Nosotros COVIPERÚ en lo largo de nuestra concesión, contamos con tres unidades de peaje en el kilómetro 66, la unidad de peaje de Chilca; en el kilómetro 183, la unidad de peaje de Jahuay; y en el kilómetro 255, la unidad de peaje de Ica.

Contamos con servicios de cobro mecánico, o manual, automático y últimamente a través de tarjetas de crédito o débito para facilitar el tema del cobro y facilidad para el usuario.

Ya entrando a lo que nos solicitaron, cuál es la responsabilidad contractual en la operatividad y mantenimiento. Todo eso está estipulado en el contrato de concesión, hay varias cláusulas del contrato que te lo indican. En la cláusula 2.1 y 7.1 del contrato de concesión, indica claramente que los servicios o los trabajos de conservación incluyen trabajos de mantenimiento ordinario, trabajos de mantenimiento periódico y trabajos de emergencia, en todos los elementos de la infraestructura vial.

Estas son actividades que están destinadas a preservar la condición de los bienes reversibles, lo cual incluye ejecutar las actividades mencionadas anteriormente y mantener la operatividad de los bienes de la concesión, en conjunto con mitigar los impactos, o sea, no tener impactos ambientales negativos. Eso lo encontramos en las cláusulas 5.6 y 5.7 del contrato de concesión.

Como lo mencionaba anteriormente, todos los contratos tienen un anexo, un anexo en el cual te manda o te explica cuáles son los niveles de servicio, con los cuales rigen el contrato y estos niveles de servicio son verificados por Ositrán de manera semestral, a través de mediciones con una empresa tercera, son contratadas por Ositrán. Hacen sus mediciones y tienen que sacar un nivel de servicio, tanto semestral, individual, global, que los cuales también están estipulados en cada contrato, el valor

DOCUMENTO DE TRABAJO

mínimo es 95, entonces Ositrán en las mediciones semestrales, lo que verifica es, estás cumpliendo o no estás cumpliendo con las medidas, Eso es en una revisión aleatoria de 10 porcentajes de toda la obra y van sacando los porcentajes en base a eso COVIPERÚ, también ha superado el 95 % llegando a tener valores hasta de 98, 99% en algunos sectores, lo cual indica que vamos considerando o vamos cumpliendo a cabalidad lo que nos pide el contrato de concesión y eso lo pueden corroborar los informes que tiene Ositrán.

Todo esto lo puede encontrar en la cláusula 7.3 del contrato de concesión y asimismo lo pueden ver en el anexo 1, de la sección 1, del contrato de concesión.

Ahora, relacionado al estado de los bienes de la concesión. Nosotros como concesionarios en total manejamos 440 kilómetros de calzada, 7 intercambios viales, 16 puentes vehiculares y 20 pasos a desnivel. Todos estos elementos de la infraestructura vial, se encuentran en buen estado; sin embargo, hay tres actividades que consideramos importantes que debemos impulsar, como por ejemplo, el puente ubicado en Asia 1, en el kilómetro 101, en el cual su estado es crítico. ¿A qué decimos crítico?, porque se necesita la demolición y la reposición del puente, esto se está gestionando ya con el Estado, a través de una adenda, la adenda número 12, y lo cual estamos conciliando para poder agilizar este proceso.

Es importante mencionarlo, porque esto ya ha sido informado tanto a Ositrán y al ministerio y ya se están tomando las medidas para poder prevenirlo. Importante mencionar que COVIPERÚ apuntaló este puente para brindar seguridad a los usuarios, actualmente se encuentra apuntalado, pero la necesidad de una demolición y reposición del bien es urgente.

Otros dos puentes que tenemos, que están en buen estado, que es la quebrada Chilca 1, y la quebrada Chilca 2, lo mencionamos acá y lo incluimos, no por su estado estructural, sino porque en avenidas o en temporadas altas de lluvia presentan deficiencia en la capacidad estructural, así fueron entregados por el Estado, con deficiencia estructural y a la fecha se mantienen.

Entonces, es necesario reponerlos para poder, cuando vengan las lluvias, no tener inundaciones en los sectores de Chilca. Si bien el Chilca 1, ya está proyectado para un cambio a través de la Adenda 11, se firmó un convenio para obras nuevas, está incluida ahí la obra del paso vehicular 15 Enero, que dentro del trabajo incluye la reposición del puente o el cambio de una estructura mejor, capaz de soportar los caudales de agua. Queda pendiente analizar el tema de Chilca 2, y ponernos a trabajar en ello.

Un punto que consideramos vital y de mucha importancia mencionarlo es, que dentro de la red vial 6, entre el kilómetro

DOCUMENTO DE TRABAJO

58 y el 280, hay dos estructuras que no pertenecen a COVIPERÚ. No son bienes de la concesión, es el intercambio vial de Chilca ubicado en kilómetro 63 y el intercambio vial de San Andrés, el cual su estado aparentemente es muy crítico, qué se requiere ahí. Impulsar la demolición y la reposición de la estructura.

En cuanto a la recaudación y las inversiones, en el siguiente cuadro podemos ver cuál es la recaudación total que hemos tenido en los últimos 5 años, del 2020 al 2024. Recaudación total y en las siguientes líneas, vemos cuáles son los aportes o la retribución al Estado, 18.61 y el 1% que es la regulación, que es la plata que se devuelve al Estado para que sea reinvertida en otras obras.

En cuanto a las inversiones, en el siguiente cuadro podemos ver también cuáles son las inversiones que hemos desarrollado en los cinco últimos años, tanto relacionadas para mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, inversión de obras nuevas u obras a contractuales. El monto de inversiones en estos últimos cinco años, es de seiscientos treinta millones de soles. Si lo vemos en porcentaje, vemos que más del 50 o más del 60% está dedicado al mantenimiento de la calzada. El 38% en temas de inversiones.

Y finalmente, lo relacionado a la cobertura y a los seguros, el contrato de concesión, en su cláusula 10.2, hace una relación de todos los tipos de seguro, todos los tipos de pólizas que deben estar asegurados. Nosotros en este cuadro estamos brindando todas las pólizas, las sumas aseguradas, las vigencias, las cuales todas están vigentes, algunas están en dólares y otras están en soles, y con esto creo que estamos cumpliendo con presentar la información que nos han solicitado para el análisis y quedamos atentos a cualquier consulta que se pueda presentar.

Gracias.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, Coviperú, pero hasta ahora creo que es el que mejor ha dado su gran exposición.

Alguna pregunta, mis colegas.

Ingeniero Acuña, tiene el uso de la palabra.

El señor ACUÑA PERALTA, Segundo Héctor (HYD).— A ver, dos cosas, Habló de una deficiencia estructural, pero me gustaría que detalle a qué se refiere esta deficiencia estructural de Chilca 1, Chilca 2.

EL GERENTE DEL ÁREA TÉCNICA DE LA CONCESIONARIA VÍAL DEL PERÚ S.A-COVIPERÚ, señor Giancarlo Noriega Del Castillo.— La deficiencia estructural es del puente Asia 1, el puente Asia 1, hicimos un estudio, y se determinó que la capacidad de fierro que le habían colocado a ese puente, no era la adecuada. El puente Asia 1, es un puente que nos entregó el Estado en el año 2005, entonces por eso es que se está haciendo una adenda, en el

DOCUMENTO DE TRABAJO

cual la responsabilidad de cambiar esa estructura es por parte del Estado.

Chilca 1, y Chilca 2, no tienen deficiencia estructural, tienen deficiencia hidrológica, la cantidad de agua que tiene que pasar por ahí y las alcantarillas existentes no son lo suficiente, es una estructura que también nos entregó el Estado por eso, estamos solicitando los cambios; en Chilca 1, como lo mencioné, en el proyecto de 15 en Enero, ya se va a solucionar ese cambio, porque se va a cambiar toda la estructura, lo que correspondería es acelerar esa obra, el Estado lo está encaminando, pero hay un tema de predios y solicitamos nada más que se impulse la liberación de los predios para poder canalizar esa obra a la brevedad posible.

El señor ACUÑA PERALTA, Segundo Héctor (HYD).— La siguiente pregunta es, con relación al cronograma de ejecución de obras. Habló de que ustedes como concesionario han adelantado la ejecución de obras, si nos podría de alguna forma compartir el cronograma inicial, de acuerdo al contrato versus el cronograma ejecutado, para ver la forma como...

EL GERENTE DEL ÁREA TÉCNICA DE LA CONCESIONARIA VÍAL DEL PERÚ S.A-COVIPERÚ, señor Giancarlo Noriega Del Castillo.— No lo tengo en presentación, pero se lo explico muy sencillo.

La primera, la etapa preparatoria, la primera etapa se cumplió conforme se decía, conforme mencionaba el contrato de concesión. El Evitamiento de Chincha, desde el kilómetro 183 al kilómetro 225, debía ejecutarse recién el año 2020, debía iniciarse la ejecución en el año 2020 y debía ponerse en operación dos años después, en el 2022. Nosotros iniciamos y lo pusimos en operación en el año 2016.

La tercera etapa, debía iniciarse la construcción en el año 2030, que es la segunda calzada, del 225 hasta el 280, y nosotros lo hemos iniciado en el año 2019, y en plena pandemia continuamos con los trabajos y en diciembre del 2021, lo pusimos en operación. Esos son los adelantos que se ejecutaron, uno, cinco años antes y el otro, diez años antes; por eso es que decimos, hemos culminado, hemos completado el 100% y tenemos una autopista del 58 al 280 completamente terminada.

El señor ACUÑA PERALTA, Segundo Héctor (HYD).— Bueno, hay que felicitarlo, porque son pocas las concesionarias que no solo cumplen con el cronograma, con los compromisos, sino se adelanta la inversión en este lado, también como muchas veces criticamos...

La señora PRESIDENTA.— Por eso le decía colega, que hay veces que lo bueno se imita y lo bueno se dice y yo creo que podría dar cátedra a las demás amigas concesionarias y poner el granito de arena, en que es tan fácil ayudar a la gente cuando se tiene voluntad y se esté enamorado de lo que es, porque es tu reputación. Es cada lo que decía mi colega Infantes, son los

DOCUMENTO DE TRABAJO

profesionales que van in situ y caminan y hacen obra para que quede en historia.

Dejo una pregunta, me dijo mi colega doctor Roberto Sánchez.

El señor SÁNCHEZ PALOMINO (JPP-VP).— Gracias, presidenta.

Solo quería hacer una incidencia para que pueda incluir en su exposición un indicador, que es de carácter público, que no refiere estrictamente en competencia, pues, contractual de la concesionaria; sin embargo, por tratarse de un bien público y un servicio, que es la transitabilidad, ocurre muchos accidentes en diferentes tramos, gente accidentada, gente fallecida, excepto está bien, hay un tema de educación vial, de conectividad también, porque los puentes no están adecuados, hay demasiados tramos donde ni siquiera hay puentes peatonales.

Cito solamente las movilizaciones que generaron a la altura de Chilca, donde yo he estado reunido con las poblaciones del asentamiento humano, por ejemplo, el 19 de Enero, donde hay, no solamente en ese tramo, si podemos hablar también de Bujama, es decir, y una y otra vez, bueno, probablemente a usted como responsable, por intermedio suyo, presidenta, debe saber que han habido reuniones con el alcalde de Chilca, la población, etc., para evitar también y contribuir, porque de todas maneras un indicador del resultado de una concesión, no solamente, presidenta, son las utilidades, ni el kilómetro de carretera, sino que cumpla su rol, precisamente, en un transporte seguro no solamente pensado en los vehículos, sino en la gente. Las concesiones anteriores no han agregado ese indicador, que es relevante, porque los accidentes de tránsito **(11)** son la causa número uno de muerte en el Perú.

Hago esa inclusión, desde esa pregunta, para que pueda ser tratada y sólo pongo como referente, presidenta, el caso de la Red Vial número 5, por ejemplo. Para muestra un botón, estoy hablando de la concesión Ancón, Huacho, Pativilca.

Por ejemplo, en ese tramo la información que dispongo es que hay un tránsito de alrededor de unos 32 mil vehículos. Sólo en el 2023, en ese tramo, 633 accidentes, 585 personas heridas, 33 personas fallecidas.

Desde el año 2003, en adelante, que se firmó la concesión, los accidentes de tránsito se incrementaron en casi dos veces, perdón, en 189% de su indicador. Al pasar de 219 a 633 accidentes, pongo el referente de la propia data de Ositran, plan de negocio de 2024, Lima 15 de marzo del año 2024, acá tengo la fuente.

Lo cual refleja que la administración, por ejemplo, en este sector, para el caso del índice de prevención, pues no ha tenido resultados. Lo pongo en referencia porque el bien mayor es la seguridad del usuario, de las personas.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Entonces, yo creo que eso también lo pongo a consideración para posteriores participaciones.

Gracias.

La señora PRESIDENTA.— Gracias.

Y eso se llama que, gracias colega Sánchez, no garantiza la seguridad de la conectividad y mucho menos la protección a la vida.

Sí.

El señor .— Justo con relación a lo que ha dicho el señor congresista, el año pasado ya se firmó una adenda en las cuales contiene en la Red Vial 6, 21 obras por seguridad vial.

Justo está del 15 de octubre, ya se está iniciando. Si usted recorre la carretera, el intercambio de Bujama. Previamente también se hizo un trabajo con la población y la municipalidad de Mala, ya que ellos tenían una serie de accidentes antes de iniciar esta obra.

Se mejoró la señalización en la zona, hicimos varios trabajos para que, en esa zona, hasta antes que se pudiera construir este intercambio vial, se puso, reducir la velocidad a 50 kilómetros por hora, ya que se consideraba que este sector de la Panamericana era una zona urbana y, aparte, ya estamos con otras dos obras más, de Litardo Bajo y San Miguel.

Entonces, ya estamos empezando, de a pocos, ya van a seguir, apenas sigamos liberando predios e interferencias, vamos a seguir desarrollando las obras de estas 21 obras.

Lo que tiene que quedar claro es que estas 21 obras ya tienen el estudio de ingeniería aprobado, con los presupuestos cerrados, y eso forma parte de la adenda.

Entonces, simplemente hay un cronograma de ejecución de estas obras que está amarrado prácticamente al tema de liberación de predios e interferencias y hay que considerar que estas obras son por un tema de seguridad vial en la vía.

La señora PRESIDENTA.— Son vidas, pero con todas las adendas imagínense mi Motupe-Olmos, IIRSA está esperando y todavía será hasta medio año, hasta el otro año, no sé cuándo. No sé por qué demora tanto las famosas adendas.

Concesionaria Interoceánico, Sur, Tramo 2, la doctora Karina.

Ah, Héctor, ¿vas a preguntar?

El señor ACUÑA PERALTA, Segundo Héctor (HYD).— Yo quería complementar la participación del colega que se refería específicamente a los niveles de servicio que todos pasan el 95 y al 100% y si bien es cierto de lo que estamos ahorita o en

DOCUMENTO DE TRABAJO

esta sesión, si hay concesionarios que sí, creo que estarían fácilmente con esos niveles.

Pero lo cierto es que nos queda siempre la insatisfacción, porque hay tramos, concesiones, donde para llegar a ese nivel significa que, como lo vemos, por ejemplo, el nivel de siniestralidad no está como un indicador.

¿Por qué? Porque definitivamente no se ha considerado ni siquiera en el contrato, ni menos en la adenda, porque es un tema que las concesionarias definitivamente no es fácil que lo cojan.

Y, también, el tema, por ejemplo, de la liberación de interferencias, el tema de liberación de terrenos, el tema también de, siempre ha habido el problema de los proyectos de evaluación arqueológica cuando todo lo dejamos al Ministerio de Transportes, donde el concesionario de brazos cruzados en balcón para que todo lo haga y el Ministerio de Transportes.

Pero, hay una experiencia ganada, ya tenemos 20, 25 años y la idea es que el concesionario también participe y sea parte de la solución a los problemas, porque si no, bien fácil.

Lo que estamos viendo ahora, no me entré en el terreno, pasa 10, 15 años, y bien fácil en todas las concesiones, no culpa de otros, y bien fácil, solo disfrutar de lo fácil, ¿no?

En este caso veo que acá están los señores del MTC, en Chinchero, por ejemplo, ya se han incluido a la concesionaria para que ellos hagan estos proyectos arqueológicos, para que también intervengan, porque de lo contrario, quiere mesa servida.

Y eso es importante que en estas nuevas adendas que se tienen, ellos también deben ser parte de esto, porque de lo contrario, ya sabemos en qué vamos a terminar.

Gracias.

La señora PRESIDENTA.— Seguimos, porque no va a ser tarde. Karina Blanco, con su exposición doctora.

Bienvenida.

La GERENTE GENERAL CONSESIONARIA INTEROCEÁNICA, señora Carina Blanco Vélez.— Buenas tardes con todos.

Voy a dar inicio a la exposición.

Sí, vamos a enfocarnos en tres puntos, introducción, obligaciones, la recaudación, y las pólizas y garantías.

Bien, para ponernos en contexto, nosotros tenemos a cargo la concesión vial del Tramo 2, iniciamos en la localidad de Urcos en Cusco y finalizamos en el puente Inambari en Madre de Dios.

Tenemos 246 kilómetros de carretera, este tramo fue terminada la construcción, la primera etapa y con todo el proceso en el año

DOCUMENTO DE TRABAJO

2010 y a partir de eso estamos en la parte de operación y mantenimiento. Nuestro contrato culmina en julio del 2031, son 25 años de concesión.

¿Qué tenemos como infraestructura? Actualmente en la carretera tenemos 32 puentes, tenemos una unidad de peaje y pesaje, que es la de Quincemil, mil cuarenta y cuatro alcantarillas, y tenemos ochenta y cinco portones. Toda la carretera completamente asfaltada.

Respecto a nuestras obligaciones contractuales, tenemos la parte de mantenimiento, y vamos a hacer hincapié aquí, tenemos tres, según el contrato de concesión, nosotros tenemos a cargo tres actividades de mantenimiento, el rutinario, el mantenimiento periódico y el mantenimiento de emergencia.

Siguiente, por favor.

Hablar del mantenimiento rutinario, básicamente todas las actividades que hacemos de manera permanente en la carretera, haciendo el relevamiento de todo lo que viene a estar reposiciones, señalizaciones, mantenimientos preventivos, en distintos tramos de la vía.

Hemos realizado una buena cantidad de actividades en lo que viene a ser el 2024, siendo la actividad principal el desbrose, seguido de limpiezas de alcantarillas, limpiezas de postes, bacheos, cunetas, toda la información también está en nuestro plan de negocios.

Algunas fotos de las actividades que realizamos de mantenimiento rutinario en la carretera.

En lo que viene a ser mantenimiento de emergencia, básicamente este mantenimiento está dividido en dos etapas. Nosotros tenemos actividades netamente dedicadas a lo que viene a ser la limpieza de derrumbes, que nos permite dar transitabilidad.

Tenemos por contrato ahí obligaciones respecto a la habilitación de tránsito y también tenemos la parte de ejecutar algunas obras o intervenciones de manera preventiva en sectores donde se puedan presentar necesidades. Por ejemplo, si tenemos un huayco y hay una alcantarilla que se ha dañado, podemos intervenir como mantenimiento de emergencia.

Estas son algunas fotos de las actividades que hemos realizado de mantenimiento de emergencia. En lo que viene a ser derrumbes, hemos eliminado 28 mil metros cúbicos en el año 2024.

Y en lo que viene a ser trabajos puntuales de mantenimiento de emergencias, es decir, atenciones de erosiones, socavaciones, o algún desprendimiento de talud, o hay que estabilizar el talud, hemos ejecutado atenciones en ocho sectores.

Algunas fotos de los trabajos de mantenimiento de emergencia que hemos realizado, defensas ribereñas, construcciones de enrocado,

DOCUMENTO DE TRABAJO

calzaduras de algunos puentes, construcción de muros gaviones, estabilización con banquetas, construcciones de ataguías para los puentes en la parte de los estribos, estabilización de taludes también con un sistema erdox en los taludes inferiores y superiores.

Bien, en lo que viene a ser mantenimiento periódico básicamente se llama la rehabilitación, las tareas que pueden ser de manera, se pueden prever la necesidad con cierta antelación realizando estudios con antelación.

Este proceso necesita la aprobación de nuestro concedente el Ministerio de Transportes, con el que venimos trabajando las aprobaciones en la medida de las necesidades.

Dentro de estas actividades, básicamente estamos enfocados a realizar el recapeo de la carpeta, si necesitamos una nueva capa de rodadura porque la actual ya está deteriorada, la señalización horizontal, reponer la pintura o las pinturas de los distintos puentes.

Algunas fotos de las actividades de mantenimiento periódico, este es un mantenimiento a nivel de pavimento, puede ver la foto anterior, cómo estaba la situación, y actualmente, nos hemos culminado, el año pasado, tres tramos de ejecución de mantenimiento periódico.

En puentes, mencionaba ahí las distintas actividades que estamos realizando a nivel de refuerzos, a nivel de pintura, juntas jeene y los apoyos de los neoprenos también en los puentes.

Aquí quería mencionar, nosotros, el año pasado, en diciembre, hemos culminado 60 kilómetros de rehabilitación de carpeta asfáltica, esto es del tramo de Urcos hacia Ocongate.

Lo mismo, hemos culminado también 40 kilómetros de Ocongate hacia el Abra de Huayahuaya. También hemos culminado, el año pasado, una intervención también de 60 kilómetros desde de Abra de Huayahuaya hasta la zona de Quincemil.

Actualmente nos encontramos ejecutando todo el recapeo de los últimos 60 kilómetros de la vía, estamos en un 57%, la solución que se está aplicando aquí son dos capas, previsto poder culminar esto en agosto de este año.

Con eso estaríamos asegurando el 100% de intervención de pavimento del Tramo 2.

Respecto a lo que viene a ser.

Siguiente, por favor.

Las obligaciones contractuales a nivel de, nos comentaban cómo estábamos en los aspectos de los niveles de servicio. Como me precedieron anteriormente, estos niveles de servicio tienen un mínimo para nuestro contrato del 90%.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Siguiente, por favor.

¿Cómo estamos actualmente? Estamos por encima del 96% en los últimos 5 años, esto está validado por la supervisión, por Ositran. Y, del mismo modo, también las evaluaciones trimestrales, las evaluaciones del nivel de servicio individual por encima del 95% en los últimos 5 años.

En la parte de operaciones, estamos hablando de lo que es la atención de los peajes y servicios obligatorios que tenemos para nuestros usuarios, tenemos la apuesta de todos los servicios a lo largo de los 246 kilómetros.

Tenemos una central de emergencia, tenemos un peaje que es el de Quincemil, un pesaje también en el de Quincemil, tenemos dos grúas que atienden a todo el tramo, servicios higiénicos, libros de reclamos y sugerencias.

Contamos con Postes S.O.S. de cada 10 kilómetros. También realizamos el control de pesos y medidas vehiculares, esto de la mano con Sutran. Sutran está en los puestos de fiscalización, justamente para el control del exceso de carga.

En lo que es recaudación en inversiones. Estamos hablando de que en el Tramo 2, actualmente, para ponerlos ahí en contexto, no se recauda aún, no se cobra peaje, siendo que tenemos la infraestructura ahí, básicamente porque estamos a la espera de la construcción del segundo peaje.

El segundo peaje se está terminando de construir ahora en septiembre, ya hemos avanzado cerca del 10%, el año pasado, deberíamos estar culminando este año y con eso recién se da inicio al cobro de peaje, en Tramo 2.

Si hablamos de montos de inversiones, me voy a enfocar netamente en lo que viene a ser obras accesorias, eso son inversiones. En los cinco años tenemos un monto anual prácticamente de casi 5 millones en los últimos 5 años.

Básicamente obras accesorias en las cuales debido a inestabilidad en algunos sectores o de manera puntual se ha tenido que hacer alguna intervención.

Estos son los ejemplos de las soluciones que hemos culminado como inversiones. En el kilómetro 3, una estabilidad de taludes en **(12)** la parte superior; el Kilómetro 8, igual, un enmallado que sirve para la protección y la caída de rocas en la zona.

Siguiente.

Y acá en el kilómetro 244 hemos ejecutado una protección en el talud inferior, he visto la pérdida de plataforma que se tuvo por un derrumbe en la zona.

Todos ellos concluidos.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Respecto a la póliza y garantías, nosotros tenemos y contamos con tres tipos de seguros y garantías, tenemos la de fiel cumplimiento del contrato de concesión, por cinco millones; tenemos la de responsabilidad civil también, que está vigente; y los seguros de riesgos laborales.

Al detalle sobre lo que vienen a ser las cartas fianzas, nosotros tenemos la de fiel cumplimiento de contrato de concesión con el Banco de Crédito, por cinco millones, está vigente hasta julio del 2025. Tenemos también una fianza por justamente la implementación del segundo peaje, que es lo que les había mencionado y que estamos construyendo actualmente, está con Avla Seguros, por seis punto cuatro millones hasta septiembre del 2025.

En lo que viene a ser pólizas de seguro, la responsabilidad civil que está con la Aseguradora Chubb Seguros, esta abarca entre cincuenta mil a dos millones, vigente hasta el 31 de agosto del 2025.

Y en lo que viene a ser Pólizas CAR, tenemos dos que tenemos contratadas, una para justamente el último [...] de pavimentos que estamos realizando, la rehabilitación que está por dieciséis millones hasta el 30 de agosto de 2025, y de la unidad de peaje, por la construcción, nueve punto siete millones.

Ahora, tenemos también las pólizas para todo lo que viene a ser de responsabilidad civil para nuestros trabajadores, estamos hablando del Plan Pacífico Vida y con Chubb, estos también son cobertura ley, no son para nuestros trabajadores, para todos los que están en nuestra planilla.

Acá podemos evidenciar donde Ositrán nos da el cumplimiento de que estamos con todos los requisitos y están habilitadas nuestras ciencias y pólizas.

Siguiente, por favor.

Es la de riesgo, esta es la de la responsabilidad civil, que está okay, que está con el okay validado. Y lo mismo con lo que son seguros de vida de todos los trabajadores.

Gracias. Eso sería todo.

—Finaliza la proyección de diapositivas.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, doctora Karina, representante de Concesionaria Interoceánica Sur - Tramo 2 S.A.

¿Alguna pregunta? ¿Nada, no?

¿Concesionaria Interoceánica Sur - Tramo 3 S.A? ¿Concesionaria Convial*, Vial del Sur?

¡Ah, ya!

¿Concesionaria Vial del Sur?

DOCUMENTO DE TRABAJO

¿Concesionaria Interoceánica Sur - Tramo 3? ¿Es?

¡Ah, ya!, después viene la...

¿Y está Intersur Concesiones? ¿No está, no?

Entonces, Concesionaria Interoceánica Sur - Tramo 3, bienvenidos.

—Se inicia la proyección de diapositivas.

EL REPRESENTANTE DE LA EMPRESA CONCESIONARIA INTEROCEÁNICA SUR - TRAMO 3, señor Enrique Pastor.— ¿Qué tal? Buenas tardes con todos. Soy el ingeniero Enrique Pastor, soy gerente comercial y de la Oficina Técnica de la Concesionaria Interoceánica Sur - Tramo 3, y haré la presentación en este día.

Siguiente, por favor.

Vamos a tocar cuatro temas también en esta exposición, de acuerdo a las solicitudes que nos ha llevado del Congreso.

Siguiente, por favor.

En la introducción, tenemos que, nosotros somos una carretera que pasamos más que nada por la zona de la selva. Tenemos más de 300 kilómetros de carretera concesionada, ya pavimentada. La ejecución de esos trabajos se comenzó en el 2005, concluyó en el 2010, ya estamos en etapa de explotación. Tenemos tres peajes en operación, los cuales cobran tarifa de peaje. Y también tenemos tres pesajes en cada uno de los puntos que se indican ahí. Serían los peajes de San Lorenzo, Planchón y Unión Progreso.

Siguiente, por favor.

Como bienes, tenemos más que nada 45 puentes, uno de ellos tenemos el puente Billinghamst, que es el segundo más largo del Perú. 613 alcantarillas, 14 pontones, tres unidades de peaje y son 411 kilómetros de carretera asfaltada que tenemos hoy.

Siguiente, por favor.

El señor SÁNCHEZ PALOMINO (JPP-VP).— Presidenta, si me permite una interrupción muy breve, por favor.

La señora PRESIDENTA.— Sí.

El señor SÁNCHEZ PALOMINO (JPP-VP).— Disculpe, bueno, yo no soy miembro titular de la comisión, soy congresista en ejercicio y venía también por interés público y, sobre todo, yo siendo de la provincia de Huaral, de Chancay, en ese tramo de la concesión por el accidente en el puente de Chancay, estaba muy atento a la intervención de Norvial.

Entonces, respetuosamente pido disculpas al funcionario, sé que va a exponer. Yo solamente quería poner en autos porque tengo que retirarme a otra reunión, presidenta, no sin antes lamentar

DOCUMENTO DE TRABAJO

la poca transparencia que está demostrando la concesionaria Norvial, que tampoco hoy día ha concurrido.

Yo no entiendo en el dominio contractual de supervisión cómo puede haber ese tipo de responsabilidades, ¿no? Es absolutamente lamentable que el concesionario no esté, ya realmente no sé qué palabras decir, ¡pero ahí está!, que la ciudadanía y los sectores competentes tomen las decisiones oportunas y adecuadas.

Quiero concluir mi participación, presidenta, con su permiso, y pidiéndole para que continuemos haciendo, desde nuestras funciones con la ciudadanía, las supervisiones del caso, particularmente en el tramo de la concesión Pativilca-Ancón que incluye a Chancay.

Gracias.

La señora PRESIDENTA.— Sí, antes que se vaya, tenemos, y pidiendo disculpas a los concesionarios, está la carta que ha enviado de respuesta a los señores de Norvial. Y aquí está Ositrán también. ¡Son vidas, señores!

Estos señores, como dijo Héctor Acuña, yo los jalaría de las orejas. Se ríen, hasta ahora no activan las pólizas de seguro, estamos con la comisión, los asesores han ido *in situ* para ver a las familias y estar ahí siguiendo, ¡y nos dan gato por liebre!

Yo creo que el Ministerio de Transportes y el Ositrán, yo creo que a estas personas ni siquiera se les debe dar o concesionar ¡Habiendo tantas concesionarias que hacen las cosas mejores, no se juega con la vida!

Señor secretario, antes de que se retire Roberto, por favor, dé lectura a la famosa carta de respuesta de estos señores que no tienen sangre en la cara.

El señor SÁNCHEZ PALOMINO (JPP-VP).— Incluso, presidenta, disculpe usted, desde su despacho, como una comisión ordinaria, en aras de la prevención y la sanción y todo lo que significa los altos estándares en las concesiones que pueden tener muchas problemáticas, pero eso no inviabiliza una política de Estado que promueve la inversión; debiera evaluar su despacho, presidenta, la formación de una comisión investigadora. Ahí vamos a ver quién es quién en las responsabilidades que competen y que no se sigan, pues, burlando del interés público.

Gracias.

La señora PRESIDENTA.— Gracias, Roberto.

Señor secretario, y esto para que lo tengan también todas las concesionarias que a veces hacen un buen trabajo y otras que no, pero sí da ganas de agarrarlos del cuello estos señores. Porque son vidas, si fueran sus familias, ¿qué harían?

El SECRETARIO TÉCNICO da lectura:

DOCUMENTO DE TRABAJO

Este documento ha llegado aproximadamente a la una de la tarde, desde Norvial.

Carta NOR-E-2025-03198

Lima, 3 de marzo de 2025.

Señores:

Congreso de la República

Jirón Huallaga 358, oficina 201

Presente.—

Atención:

Hilda Marleny Portero López

Presidenta de la Comisión de Transportes y Comunicaciones

Asunto: Invitación a informar en sesión ordinaria del 3 de marzo de 2025

Referencia: Oficio 1495-2024-2025-CTC-HMPL-CR

De nuestra consideración:

Nos dirigimos a usted en atención al documento de la referencia, mediante el cual nos invitan a la Octava Sesión Ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones. Sin embargo, en esta oportunidad, debido a que continuamos atendiendo a la zona afectada por el colapso del puente de Chancay, les informamos que el día de hoy tenemos programadas citaciones generadas como parte del proceso de investigación que se mantiene en curso.

En ese sentido, lamentamos no poder asistir a la sesión convocada.

Agradecemos su comprensión y quedamos atentos a cualquier información adicional que pueda ser enviada.

Atentamente,

(Firmado)

Jorge Montoya Goycochea

Gerente general

La señora PRESIDENTA.— Bueno, señores de Norvial, si ustedes no vienen, yo iré a verlos.

Y mañana estamos en los hospitales para ver qué es lo que están haciendo con todas las familias heridas, y son humildes.

¡Disculpe, ingeniero!, siga con su exposición.

—Se reanuda la proyección de diapositivas.

DOCUMENTO DE TRABAJO

El REPRESENTANTE DE LA EMPRESA CONCESIONARIA INTEROCEÁNICA SUR - TRAMO 3, señor Enrique Pastor.— Muchas gracias.

Continuando, estábamos en las obligaciones contractuales, la parte de mantenimiento.

La parte de mantenimiento nos obliga a hacer actividades de mantenimiento periódico, rutinario y de emergencia.

Siguiente, por favor.

Dentro de lo que es mantenimiento rutinario, son actividades de poca escala o de poca magnitud, la cual se asegura la funcionalidad de la infraestructura en sí.

En estas actividades podemos listar entre ellas: limpieza y reparación, que es en el caso de las calzadas, señales, conservación de los elementos del puente, repintado de señalización, control de vegetación y estabilización de taludes.

Siguiente, por favor.

Estos son los metrados que hemos ejecutado en el año 2024. Igualmente, el metrado más representativo del año ha sido el desbroce del pasto que existe en todos los derechos de vía de la carretera.

Siguiente, por favor.

Estas son las fotos de las actividades que nosotros venimos ejecutando. Como ven son desbroces, limpieza de cunetas, reparaciones de baches, repintados en postes y señales, repintados de hitos y limpieza en placas.

Como mantenimiento de emergencias son tareas de carácter extraordinario que ejecutamos también tal cual como en la concesión anterior en dos conceptos, uno que es limpieza de derrumbes y el otro que es trabajos de mantenimiento de emergencia.

Siguiente por favor.

Para lo que es limpieza de derrumbes, el año pasado solamente hemos limpiado 2880 metros cúbicos; el año pasado fue un año de temporada seca para nosotros, no hubo muchas lluvias en la zona, gracias a Dios. Y hemos ejecutado siete trabajos de mantenimiento de emergencias en todo lo que es el 2024.

Siguiente, por favor.

En lo que es trabajos de mantenimiento periódico son trabajos de mayor envergadura, más que nada preventivos, que aseguran llegar a la funcionalidad y la integridad del camino, tal como fue diseñado.

Siguiente, por favor.

DOCUMENTO DE TRABAJO

En estos podemos ver los trabajos que hemos venido ejecutando. Estos trabajos los ejecutamos, comenzamos en el 2021 y hemos acabado el último hasta el 2023.

Siguiente, por favor.

Tenemos también pintado de puentes.

Siguiente por favor.

El ITM del cruce urbano, ha sido el pintado de la zona del cruce urbano en Puerto Maldonado para que toda la gente pueda cruzar con seguridad esta zona.

Siguiente por favor.

La reconstrucción de la unidad de peaje y pesaje de la Unión Progreso, que fue violentada en las protestas que se tuvieron a inicios del año 2023.

Siguiente, por favor.

Los mantenimientos, como les dije, periódicos, en pavimentos que son en la zona de Inambari y Unión Progreso.

Siguiente.

En Unión Progreso-Puerto, que también están concluidos.

Siguiente.

Puerto Maldonado, Planchón.

Siguiente por favor.

Entonces ya tenemos ahorita ya casi todo el 90% del pavimento en la zona, ya con mantenimiento periódico, solamente nos falta la zona de Tazón y Santa Rosa.

En el caso de niveles de servicio, tal como mencionaron los anteriores concesionarios, también nos miden a través de niveles de servicio para los mantenimientos o para ver en qué estado situacional se encuentra cada una de las infraestructuras de la vía.

El nivel de servicio mínimo exigido es del 90%.

Siguiente, por favor.

En lo que va desde de los últimos cinco años hemos tenido un desarrollo mucho mayor al 96% en un año, en un semestre. Esto también es algo que lo mide, como indicaron todos, el Ositrán y una empresa tercera, quien contrata es el mismo Ositrán para hacer esta supervisión.

Siguiente, por favor.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Y estos son los informes con los cuales el Ositrán nos da la aprobación a los niveles de servicios individuales cada trimestre de los últimos cinco años.

Entonces, ellos pues constatan que nuestra infraestructura vial está adecuadamente mantenida, y con lo cual se puede transitar con seguridad.

Siguiente, por favor.

En el tema de operaciones, tenemos que los servicios obligatorios que brindamos a través de contratos de concesión...

Siguiente, por favor.

... más que nada son los postes SOS, tenemos 41 postes SOS a lo largo de la carretera, distanciados cada 10 kilómetros; tres unidades de peaje y pesaje, cinco pesajes, tres grúas, servicios higiénicos en cada unidad de peaje y el libro de reclamaciones. Tenemos un centro de atención de emergencias... y nada más.

Siguiente, por favor.

Acá tenemos una vista más que nada de lo que es el sistema de pesaje que pasan todos los vehículos pesados a través de la carretera.

Siguiente, por favor. **(13)**

Como se puede ver, en esta zona es hartamente maderera y ellos son los que más se hace la fiscalización.

Siguiente, por favor.

En el tema de recaudación e inversiones, tenemos que, en los últimos cinco años, solamente en el peaje de Unión Progreso, en el año 2023, no presentamos recaudación por el tema del siniestro, era el peaje que más recaudaba; y en los otros años, hemos recaudado, aproximadamente, entre ocho millones de soles a diez. Y, como inversiones, solamente hemos tenido alrededor de casi 6 millones de dólares en lo que va en los últimos 5 años.

Siguiente, por favor.

Estas inversiones están en estas obras que son en el sector de 258 que fue una defensa ribereña.

Siguiente.

Entre pólizas y garantías, tenemos la de fiel cumplimiento que se encuentra vigente que es de cinco millones; la responsabilidad civil que también se encuentra vigente; y, la de Seguro de Riesgos Laborales con nuestros trabajadores que también está vigente.

Siguiente, por favor.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Acá tenemos el detalle de cada una de ellas. El fiel cumplimiento lo tenemos con el BCP, por un monto de nueve punto ocho millones; el de responsabilidad civil, con Chubb seguros, por dos millones; y, las pólizas con los trabajadores son con Chubb y Pacífico Vida.

Siguiente, por favor.

Acá están los documentos con los cuales la Ositran nos aprueba, que hemos cumplido con los criterios para poder emitir cada una de nuestras fianzas.

Siguiente.

Y cada una de las pólizas que tenemos vigentes ahorita en el contrato.

Y con eso ya sería toda nuestra intervención.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias.

Dejamos en uso la palabra a Concesionaria Vial del Sur, Sociedad Anónima Covisur.

¿Quieres? Un momentito, *please*.

Vamos a dejar en uso la palabra a la colega.

La señora INFANTES CASTAÑEDA (FP).— Gracias, señora presidenta.

Yo, la verdad, le recomiendo a los colegas, tanto del sur, norte, centro, que siempre estemos en la comisión; porque cuando los funcionarios se exponen para ver si es verdad lo que se está diciendo a la realidad de nuestras regiones, porque ahí es el momento en que nosotros podemos discutir, aclarar, pedir información, así como lo ha hecho también el colega Acuña.

Entonces, es importante. Nosotros, nuestra realidad en la parte de la selva es muy diferente a la parte del sur. Entonces, ustedes, queridos colegas, yo les pido que para la próxima vez estemos todos juntos, para que nosotros todos acá en este tipo de comisiones, es importante la relación entre el funcionario y nosotros como congresistas, para saber la realidad, para nosotros pedir aportes y también dar aportes. Porque como le digo, y a la vez aprovecho, nosotros vamos a tener la sesión descentralizada, la comisión descentralizada en Bagua Grande, de la cual yo pido, por favor, que vayan los de Provías y también el viceministro o el ministro, porque por eso nosotros somos funcionarios del Estado: Para estar en el momento en que el pueblo nos necesita. Si hay cosas de desastre, ahí estamos.

Pero es importante y le agradezco, señora presidenta, esa accesibilidad que ha tenido para ir a la zona y ver *in situ* el problema y dar solución a este problema del tramo Pedro Ruiz-Bagua Grande, ya que no es desde ahora, como ya lo han dicho, son años.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Entonces, necesitamos de una vez por todas, que estas cosas se solucionen. ¿Por qué? Porque nuestro Perú es rico, en verdad es tan rico en su naturaleza y que, nosotros, tenemos que dar realce a todo ello.

Y yo, señora presidenta, voy a pedir permiso porque tengo otra comisión, a la cual también quiero aclarar algunos puntos de una realidad que tenemos de mi zona, acerca de los problemas de la residencia de la Comisión de la Mujer. Le agradezco y pido permiso.

Y nos estamos viendo, entonces, con los funcionarios de Transportes en Bagua Grande, a la cual le voy a dar una meritoria bienvenida. Muchísimas gracias.

La señora PRESIDENTA.— Gracias, Merita. Gracias, que Dios te bendiga.

Seguimos con la... es una buena sugerencia y llamada de atención, porque es importante que... ¿cómo vamos a nuestras regiones si no llevamos ninguna alternativa o una respuesta de todo lo que hoy día nos han aclarado las concesionarias. Tiene el uso la palabra Covisur.

El GERENTE LEGAL DE LA CONCESIONARIA VIAL DEL SUR, señor Vladimir García.— Sí, buenas tardes, señora presidenta. Nosotros somos Concesionaria Vial del Sur y soy Vladimir García, soy el gerente legal de la empresa.

Nosotros hemos presentado hoy día un informe escrito a la comisión, con el detalle de la información que se nos ha solicitado y también tenemos un PowerPoint para poder presentarlo.

Bueno, como el cuadro indica, la concesión, es una concesión de 25 años. Tiene una longitud de 854 kilómetros, una inversión en obras de ciento ochenta y tres millones de dólares que ya están ejecutadas casi al 100%, capital social de quince millones, la firma del contrato fue el octubre del 2007 y el periodo de obras fue de dos años y culminó en el año 2011.

La concesión, es una concesión cofinanciada. Quiere decir que los ingresos del peaje se destinan a un fideicomiso y el Estado nos paga un PAMO, con lo cual la recaudación es diferente de los ingresos del concesionario.

A ver, bueno, ¿qué más? Covisur tiene, como he comunicado, el tramo 5 del corredor interoceánico que es Matarani, Azángaro, Ilo, Juliaca. Y tenemos un total de 27 puentes. Hemos ejecutado 9 obras adicionales, 7 mantenimientos periódicos. Tenemos también la segunda calzada de la carretera Puno-Juliaca casi totalmente ejecutada; y tenemos un cumplimiento de nivel de servicio global del 97.43%, superior al 95% que indica el contrato de concesión.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Bueno, estos son los peajes y pesajes de la concesión.

Pueden volver, por favor.

Tenemos siete peajes, todos en la zona andina y en la zona de costa del departamento de Arequipa.

Dos pesajes.

Siguiente, por favor.

Tenemos, también, central de emergencia como servicios obligatorios, central de emergencia, servicios {...?} tenemos cuatro grúas obligatorias y grúas que también alquilamos cuando se requiere. Tenemos 83.6 {...?} en la concesión y también servicios higiénicos a favor de los usuarios.

Sobre el tema que se nos ha consultado, ¿cuál es la responsabilidad contractual de la concesionaria? El contrato en tema de operatividad y mantenimiento de los bienes de la concesión. Tenemos, básicamente, tres conceptos que son también los que se repiten en la mayor parte de contratos suscritos con el Estado, que son: Mandamiento rutinario, mantenimiento periódico y mantenimiento de emergencia. Cada cual, con características distintas y que se ejecutan algunos anualmente, algunos con una periodicidad distinta y otros de ocurrencia ocasional como es el {...?} de emergencia, cuando hay algún alud o algún evento de caso fortuito en la carretera.

Siguiente, por favor.

La recaudación. Como comentaba, el monto de recaudación es indistinto en los ingresos de la concesión, o sea, son recursos del concedente, del Estado, pero, digamos, este dinero se da a un fideicomiso que es el que el concedente administra.

Este cuadro, lo que tiene es son los montos de recaudación de los últimos cinco años, se ve en las siete unidades de peaje, con un monto de cincuenta y ocho millones en 2020, en el año de la pandemia; ochenta y cinco millones, en el 2021; ochenta y ocho, en el 2022; setenta y tres, en el 2023; y, el año pasado, setenta y siete millones de soles. Esto incluye el IGV.

Siguiente, por favor.

Las inversiones realizadas en los últimos cinco años, son las que se indican en el cuadro, son: La construcción de la carretera Puno-Juliaca por distintos montos según el periodo, los mantenimientos periódicos en los sectores 10 y 11, 3 y 4, sector 13 y 4 y 5. En total, en el año 2020 se invirtieron trece millones de dólares; veinte millones en 2021; dieciséis millones de dólares en 2022; tres millones de dólares en 2023; y, veinte millones de dólares, en 2024. Esto adicionalmente a los recursos de mantenimiento rutinario que se desembolsan anualmente.

Perdón, si puede volver.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Igual esta información es presentada anualmente a Ositran, en el plan de negocios, y es publicada en el portal del órgano regulador.

Las pólizas de seguro contratadas. No son pólizas que están previstas en el contrato concesión con total claridad. Las pólizas son verificadas anualmente por Ositran, que se revisa tanto a la vigencia o el contenido de las pólizas.

Siguiente, por favor.

Esta es la primera póliza, que es la póliza de responsabilidad civil. Es una póliza que tiene la cobertura que se indica abajo y que tiene un monto máximo de dos millones de dólares.

Siguiente, por favor.

La Póliza de Riesgos Laborales, o SCTR, que está prevista según la normativa vigente, que tiene monto según lo que está en la norma.

El siguiente, por favor.

Y la póliza card. Que es la póliza que cubre el riesgo constructivo. Actualmente tenemos la póliza card para el saldo de obras de la carretera Puno-Juliaca, que cubre el 100% del valor de reposición de la obra, en casos de riesgo de... en una cobertura de riesgo de diseño, de ingeniería, de robo, y cualquier otra cobertura contemplada bajo una póliza card.

Siguiente, por favor.

Bueno, eso es básicamente el resumen de las características de la concesión y de la información que se nos ha requerido.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias.

Tiene la palabra el uso de la palabra el congresista Héctor Acuña.

El señor ACUÑA PERALTA, Segundo Héctor (HYD).— A ver, señora presidenta. Ya también voy a retirarme, pero en realidad, con la mejor intención y lo que veo es que la mayor parte de concesionarias no han cumplido con su compromiso contractual. A la fecha han pasado 2005, 20 años y claro, si bien es cierto, durante 20 años, la mayor parte ya tiene 90, 80% pero esa inversión debería darse en los primeros años, 48 meses, 2, 3 años, por eso es que es importante que nos hagan llegar el cronograma inicial, todas las concesionarias, para darnos cuenta que realmente las inversiones no se han hecho en el momento previsto, en el momento para el cual el Estado confió en ellos, que tenían la inversión, tenían el recurso, tenían el dinero.

Ahora lo que están haciendo es, con los recursos del peaje, hacer las obras. Por eso es que todas las obras que estamos viendo, son a partir de los 15 años, 20 años. Pero la inversión inicial

DOCUMENTO DE TRABAJO

no se ha hecho. Y eso no podemos identificarlo porque ahorita dice, estamos a 90, sí pues, pero la cantidad de años que ha pasado. Pero si tuviéramos un cronograma, un calendario detallado. Mire mi compromiso inicial fue de tal forma. Estas son las obras que debo ejecutarlo con su monto. Y en qué momento lo ha ejecutado para darse cuenta que, definitivamente, casi casi todos están haciendo las obras, primero cobrando.

Quiere decir de otras concesionarias que...

La señora PRESIDENTA.— Claro, es que ahí no hay inversión de ellos y ahí está Ositran y MTC, pues ¿no? Porque hay un...

El señor ACUÑA PERALTA, Segundo Héctor (HYD).—Es que realmente, no hay fiscalización.

La señora PRESIDENTA.— Claro por eso les digo. Va a contestar el señor de...

El señor ACUÑA PERALTA, Segundo Héctor (HYD).—Convocar a los supervisores.

Deberíamos convocar a la supervisión para poder contratar la información, porque ahora nos quedamos siempre a medias.

La señora PRESIDENTA.— Siempre ha estado Ositran, que es el que los... el ente regulador. Pero si te digo, Héctor, creo que es la primera vez, no sé si en las anteriores comisiones de Transporte, han venido ellos a dar, nunca los han citado creo.

Entonces, nunca les han citado, o sea, tenemos ya cuatro años aquí contigo casi, y creo que es la primera vez y una nueva, será por la emergencia todo, pero yo sí le agradezco mucho al gran equipo que tenemos, en tocar temas que por años no han tocado nadie, y eso sí, les agradezco mucho a los asesores.

Tiene el uso de la palabra ingeniero, para que le conteste al ingeniero Héctor.

El GERENTE LEGAL DE LA CONCESIONARIA VIAL DEL SUR, señor Vladimir García.— Sí, esto señora presidenta, quería aclarar. Las obras contractuales se hicieron en el periodo en el que estaba {...?} el contrato. Se hicieron al año 2010-2011 por el 96%. Lo que quedó pendiente es por entrega terrenos, pero es un tema menor y se ha traído la información que se nos requirió, que fue de los últimos 5 años. Eso es lo que se ha explicado hoy día, creo que en todos los casos ha sido así. ¿Se puede enviar información complementaria? Sí, por supuesto.

El señor ACUÑA PERALTA, Segundo Héctor (HYD).— Faltaría complementar, en todo caso, la información.

Por cierto, cuando... y eso es lo que siempre muchos hacemos, piden A, damos A. Por eso es un aprendizaje para saber de alguna forma, incluir los temas que corresponden.

DOCUMENTO DE TRABAJO

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias. Ahora vamos con Deviandes, Sociedad Anónima.

El GERENTE GENERAL DE DEVIANDES, SOCIEDAD ANÓNIMA, señor Luis Alfonso Crovetto.— Señora presidenta, mi nombre es Luis Alfonso Crovetto, soy el gerente general Deviandes. Quisiera pedirle que me excuse de la presentación, no lo entendí de esa forma. Íbamos a presentar un documento con la información solicitada. Y en todo caso, si tiene alguna consulta con respecto a la carretera central, estoy aquí para...

La señora PRESIDENTA.— Perfecto. Señor Deviandes, como no ha traído su PPT, esto es una cosa que, como dice, (14) quizás no han estado acostumbrados a que la Comisión de Transportes y Comunicación tenga esa articulación con las concesionarias para responder al pueblo.

El pueblo peruano, de Costa, Sierra y Selva, tiene concesionarios que pagan por años y que, hasta ahora, a veces, no hacen bien el trabajo. Será para la próxima sesión que venga con su respectiva, porque es una falta de respeto a la comisión.

El señor .— Señora presidenta, lo que sí quería informar, y que también es de conocimiento público, es que el estado crítico de los puentes, tanto en la Carretera Central, es grave. Y que sí sería bueno que esta comisión lo tenga en cuenta y lo tenga presente.

Nosotros hemos venido alertando hace más de diez años, no solo a esta administración, del estado crítico de los puentes. Recién con Gaby, la semana pasada, hace dos semanas, hace poco más de un año, hemos venido trabajando en un acuerdo para poder hacer el estudio de cambios de puentes. Hemos estado recién poniéndonos de acuerdo para hacer el cambio de tres puentes. Hay otros cuatro más que deben entrar en evaluación, pero de una lista de veintiuno. Y no es que no se informe a la población, señora presidenta.

Tengo acá un reporte...

La señora PRESIDENTA.— Le voy a dar la palabra, pero en el caso de que vuelva a venir a exponernos o nos mande la PPT, pero con la información y que diga con nombres y apellidos: ¿cuándo?, ¿cómo?, fechas, ¿cómo están articulando y quién es la entidad que tiene la evaluación de ustedes? ¿A dónde han ido? Por favor.

El señor .— Correcto, señora presidenta.

Por ejemplo, está la nota de prensa 336-2023 de la Contraloría General de la República, que la sacan a medios de prensa, en la cual, desde el 2019 se tienen identificados siete puentes en estado grave y once en estado crítico leve...

La señora PRESIDENTA.— Entonces, ¿usted alertó a la Contraloría?

DOCUMENTO DE TRABAJO

El señor .- Tanto a la Contraloría como al Ministerio de Transportes en su momento, y al Ositran.

La señora PRESIDENTA.— Todos esos documentos que usted tiene me los va a pasar, porque necesito saber. Porque yo no soy de oficina, señor, yo camino, y si voy a las dos, tres de la mañana, como he estado en Huánuco, yo voy a ir. Y si me da la lista de estos puentes, yo los quiero ir a ver. Para eso está mi equipo y si usted me acompaña, enhorabuena, pero necesito documentos.

Siga explicándome. ¿Qué más? Son siete puentes. ¿Desde qué año los ha dicho usted?

El señor .- Desde el 2013, señora presidenta.

Y que recién esta administración está tomando cartas en el asunto, ¿correcto? O sea, el tema de que el puente se va a mantener con mantenimiento rutinario y periódico, no es cierto. Llega un momento en que el puente llega a su punto límite y se va a caer. Se va a caer en nuestro tramo, en el otro tramo, en cualquiera de las concesiones. Esa es la realidad que estamos viviendo y es algo en lo que se tienen que tomar cartas en el asunto...

La señora PRESIDENTA.— ¿Cuáles son los puentes? ¿Me podría decir, por favor?

Equipo, por favor, tomar apunte.

El señor .- el puente Habich, el puente Lincán, el puente Huallatupe, el puente Tamboraque 3— son los cuatro adicionales que, con el Ministerio de Transporte, estamos acordando para hacer una evaluación estructuralmente y poder determinar cuál es su solución definitiva: si son cambios o reforzamientos.

Hay otros tres pontones más pequeños en el subtramo 2 y subtramo 3, que ya nos han autorizado a hacer los estudios definitivos para su cambio. Son puentes con más de setenta años de antigüedad.

La señora PRESIDENTA.— Usted puso en alerta en el 2013.

El señor .- Sí, correcto.

La señora PRESIDENTA.— Y desde el 2013 no han hecho nada. Absolutamente todos los ministros que han pasado.

El señor .- Todos los ministros no han hecho nada.

La señora PRESIDENTA.— Ni han hecho estudios, ni evaluaciones.

El señor .- Se han hecho evaluaciones, se han hecho estudios, han hecho visitas, han hecho actas, pero ahí queda.

La señora PRESIDENTA.— O sea, ¿no interesa la vida? Ahora se cae y punto.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Y ustedes tampoco hicieron, porque solo pueden hacer mantenimiento.

El señor .- Nosotros estamos cuidándolo hace diez años para que no se caiga. Eso es lo que estamos haciendo.

La señora PRESIDENTA.- Pero tampoco lo han reforzado en los pilones. ¿Qué han reforzado?

El señor .- Cambios de estructuras en Habich, por ejemplo, el año pasado hemos tenido que cambiar los apoyos metálicos porque ya tenían rajaduras. Hemos tenido que reforzar soldaduras en algunos puentes y calzaduras o limpiezas de los cauces, como corresponde dentro del alcance del mantenimiento periódico.

La señora PRESIDENTA.- ¿Hace cuánto tiempo han tenido respuesta del concedente, en este caso el MTC? Sí han tenido la respuesta y están trabajando en abreviar esto y salvaguardar vidas.

El señor .- Con Gaby estamos trabajando hace más de un año en este acuerdo para poder sacarlo adelante. Hace una semana o semana y media recién hemos podido firmar un acuerdo para iniciarlo.

La señora PRESIDENTA.- ¿Hace un año y recién han firmado el acuerdo?

El señor .- Sí, recién hemos firmado el acuerdo.

La señora PRESIDENTA.- ¿Y por qué tanta demora?

El señor .- ¿Qué quiere que le diga, señora presidenta? Así es el Estado.

La señora PRESIDENTA.- Bueno, eso sí me gusta. Y, por favor, esos documentos me los hace llegar, porque luego si se caen los puentes, dirán que ahora son los... Pero esto ya viene de años.

Nosotros con Héctor que recorremos el Perú, hay puentes en Aucallama que tienen ciento cinco años y que están los pilones corroídos y a punto de colapsar, y nadie hace nada.

Muchas gracias.

¿Alguien más que esta?

Bueno, como segundo punto del orden del día, tenemos el informe del ingeniero Francisco Jaramillo Tarazona, gerente de Supervisión...

El GERENTE GENERAL DE CONVIAL SIERRA NORTE, señor Jose Velarde.- Perdón que lo interrumpa. Convial Sierra Norte, todavía no hemos puesto.

La señora PRESIDENTA.- Convial.

Muy bien, cierra con broche de oro y él es el que va a hacer todos los puentes.

DOCUMENTO DE TRABAJO

El GERENTE GENERAL DE CONVIAL SIERRA NORTE, señor Jose Velarde.— Bueno, antes que nada, me presento. Soy José Velarde, ingeniero civil de profesión, gerente general de Convial.

Presentamos la siguiente lámina.

Nuestro contrato de concesión se firmó y se suscribió el contrato el 28 de mayo de 2014. Como se puede ver, es el contrato de concesión de la carretera Longitudinal de la Sierra, Tramo 2: Ciudad de Dios-Cajamarca-Chiple, Cajamarca-Trujillo y Dv. Chilete-Emp. PE-3N

Se desarrolla la concesión en parte, en gran parte en Cajamarca y el resto en La Libertad.

La longitud es de 875 kilómetros de la concesión, por lo menos como fue concebida. El plazo es de veinticinco años, la modalidad es a suma alzada y los tipos de intervención son una rehabilitación y mejoramiento de noventa kilómetros, un mantenimiento periódico inicial del MPI, que es una puesta a punto de 461 kilómetros, y una operación y mantenimiento del OIM, que son 324 kilómetros.

En el mapa que se muestra al lado derecho, se puede apreciar que lo que está en verde corresponde al mantenimiento periódico. Es bastante didáctica la demostración. Se pueden ver los subtramos del mantenimiento periódico, que son ocho subtramos. Lo mismo ocurre con el OIM, son ocho subtramos y se muestran en azul los que estén celestes. Y en la parte alta del RIM, que corresponde a los subtramos, son noventa kilómetros.

La siguiente lámina, por favor.

Los tipos de intervención que tenemos; aquí entramos ya más a fondo a explicar los problemas. Tenemos la rehabilitación y mejoramiento, como hace un rato lo dije, cuyo plazo de ejecución era de veinticuatro meses. La fecha de inicio fue en agosto de 2014. El porcentaje de avance es de 80.92% y aquí, bueno, comento por qué. Porque eso es lo que se logró liberar; faltaba un 20% por ejecutar, que corresponde aproximadamente a 33 kilómetros.

El estado actual es en explotación, porque a Dios gracias en agosto del año pasado se ha recibido lo ejecutado. Antes de eso no se había recibido porque había un tema de interpretación de las partes, que finalmente fue resuelto con un arbitraje. Pero, finalmente, ha entrado y ha sido recibido parcialmente por el Ministerio de Transportes, con la venia también del regulador que participó en esta comisión de aceptación.

Es bueno porque podemos entrar finalmente a la etapa de explotación y podemos hacer otro tipo de intervenciones, como por ejemplo mantenimientos periódicos, que no lo podíamos hacer en tanto no se definiera la situación y no nos liberaran el fideicomiso para eso.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Actualmente, como dije, se ejecuta al 80% y se encuentra la obra en una suspensión de obligaciones hasta el 31 de marzo de 2025, debido a la falta de liberación de predios e interferencias.

Pero, además, de por medio está la elaboración de un expediente técnico que fue presentado en enero del año pasado. Esto lo sabe el regulador porque, debido al tiempo transcurrido, diez años desde que se inició la obra por problema de falta de liberación y con la venia del regulador, se vio por conveniente que había que actualizar ese expediente técnico.

Ese expediente técnico ha sido actualizado y es un expediente técnico integral. Lo que se busca con ese expediente técnico es que, una vez que se liberen los terrenos, se comience la obra y ya no se pare. Ejecutar integralmente y terminar todo lo necesario.

En agosto de 2023 se firmó el trato directo de la actualización del expediente técnico que señalo, y está pendiente por ejecutar este saldo de treinta y tres kilómetros.

Luego viene el mantenimiento periódico inicial. ¿Qué es el mantenimiento periódico inicial?

Mucho hemos oído hablar hace rato sobre niveles de servicio. Nuestro contrato es similar en el sentido de que nos controlan por niveles de servicios que debemos cumplir. De hecho, hay una medición global y hay una medición individual de los niveles de servicio, y además está sujeto a [...] incumplimiento. Quiere decir que no es simplemente que uno ejecuta lo que quiere ejecutar, sino que tenemos siempre al regulador que penaliza cuando no se cumplen los niveles de servicio.

En resumen, en sencillo, ¿qué cosa es el nivel de servicio? Bueno, no es otra cosa que el confort que percibe el usuario de la vía, ¿no? O sea, huecos, qué sé yo, deterioros de la vía, y ese es el confort, ese es el nivel de servicio.

Entonces, el mantenimiento periódico inicial, lo que corresponde en el caso de este contrato, es poner a punto una carretera. Recibes ocho subtramos que no cumplen el nivel de servicio y ejecutamos un mantenimiento periódico, que se ejecutó a lo largo de dos años para cumplir los niveles de servicio. Ese mantenimiento periódico se culminó en enero de 2019. El estado actual es que está en un arbitraje por culminar porque, si bien se terminó el mantenimiento periódico, tuvimos una controversia con el Ministerio de Transportes, referida a la aceptación, digamos, la aceptación del mantenimiento periódico.

Si bien se contó con el pase del regulador para que se acepte el mantenimiento periódico inicial, había una serie de desacuerdos que han ocurrido, como por ejemplo el desconocimiento de un acta de trato directo. Sin embargo, nosotros nos sometemos a lo que diga la controversia.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Estamos actualmente haciendo mantenimientos periódicos en estos subtramos porque, claro, se terminó en enero de 2019 y nosotros estamos haciendo mantenimientos periódicos que, en condiciones normales, ese dinero debería salir del fideicomiso, que es un fondo intangible que no se puede tocar hasta que entre en operación, hasta que sea recibido.

Sin embargo, por un tema de seguridad y de responsabilidad de la concesionaria, porque como gerente general, evidentemente, cualquier accidente por falta de mantenimiento o algo, yo asumo también responsabilidad. Nosotros estamos invirtiendo en ese mantenimiento periódico en el ánimo de, por supuesto, y pensando positivamente, porque tengo que pensar positivamente, que ese arbitraje va a salir favorable y van a lograr, digamos, finalmente liberarme el fideicomiso.

Si no fuese así, bueno, asumimos lo que diga el arbitraje. Pero acá creo que hay un tercero que debería ser considerado el primero, que es el usuario de la vía, que ya se está beneficiando con este mantenimiento periódico que estamos realizando a los ocho subtramos del MPI.

A siete subtramos, porque hay uno que no fue entregado, el subtramo 7, y hay zonas urbanas que tampoco fueron entregadas porque en su momento no cumplían las condiciones, tratándose de zona urbana.

Por poner un ejemplo muy sencillo, uno de los temas o responsabilidades que también tengo como concesionaria es, por ejemplo, la defensa posesoria. Yo, si bien no soy la policía, no debo permitir y no puedo permitir que se invada el derecho de vía de una carretera, okay, pero, sin embargo, cuando comenzó la concesión, ya existían tramos de zonas urbanas donde ya estaba urbanizado con casas. Evidentemente, no las iba a demoler, no podíamos; es el crecimiento de la población. Ese es el problema, que sean en zonas urbanas. Por lo general, siempre que encuentras zonas urbanas, a veces se opta por hacer variantes o se opta por hacer desvíos. Esto es lo que ocurre también en Cajamarca y en parte también de Trujillo, por ejemplo, la parte de Huamachuco.

Entonces, este arbitraje está por salir, si no me equivoco, en el mes de marzo. En noviembre del año pasado se firmó este trato directo para la recepción del subtramo 7. Hemos aceptado de buena fe el subtramo 7, aun cuando no cumple las condiciones para ser aceptado. Lo hemos recibido y hemos recibido también una extensión, una extensión de aproximadamente seis kilómetros del subtramo 7, que es nuevo, pero lo hemos recibido y eso se va a tramitar como adicional. Está en trámite, digamos, ahorita en el Ministerio de Transportes.

Yo estoy desde noviembre del 2022 como gerente general de la concesionaria. Pero sí, en honor a la verdad, debo reconocer que en los dos últimos años he avanzado más que en los ocho años

DOCUMENTO DE TRABAJO

anteriores. Son diez años de concesión y, lamentablemente, es así.

Pero sí, y aquí está Gabriela, y a veces tenemos discrepancias, tenemos reuniones muy seguidas, pero sí hemos logrado destrabar varios temas. Entonces, creo que estamos avanzando y tengo fe también en avanzar en el tema del RIM. Lo venimos conversando; lo hablábamos justo un rato antes de entrar aquí.

Los expedientes técnicos de estas zonas urbanas se están elaborando, que son parte de este trato directo. Deberíamos presentarlos antes del 6 de mayo, si no me equivoco. Tiene que revisarlos el concedente y tiene que aprobarlos para que recién entremos a ejecutar esos mantenimientos periódicos de las zonas urbanas que estaban pendientes de ejecución. Y, como digo, es un problema de 10 años que finalmente ha sido solucionado.

Luego tenemos la operación y mantenimiento. Y acá yo te voy a decir, cuando hablábamos de operación, también decía: ¿cómo funciona esto? A mí me hacen una carretera u ocho subtramos cumpliendo niveles de servicio. Mi responsabilidad es mantener esos niveles.

Y acá yo te voy a decir, cuando hablábamos de operación, también decía: ¿cómo funciona esto? A mí me hacen una carretera u ocho subtramos cumpliendo niveles de servicio. **(15)** Mi responsabilidad es mantener esos niveles de servicio, ¿ok? Para tener un buen nivel de satisfacción del usuario de la vía. Sin embargo, en el caso del [...?], lamentablemente, no cumple los niveles de servicio. El MTC nos entregó tramos incompletos, ¿no? Con zonas sin asfaltar, ¿no? Entonces, hemos venido tratando desde 2019 con el Ministerio una adenda, para ver qué solución le damos, una [...?] que nos encarguen los expedientes técnicos y que ejecutemos nosotros todo el proyecto y ejecutemos estas obras para ponerlas a punto.

O sea, para que cumpla los niveles de servicio, elevas el estándar de la carretera y después lo mantienes y entra en operación y mantenimiento, como debería ser. Sin embargo, eso no lo hemos podido conseguir hasta ahora. Lo último que nos ha informado el MTC es que esos expedientes técnicos se están culminando. Seguramente nos van a informar más adelante cómo va eso, para poder finalmente ejecutar la obra en zonas no asfaltadas y poder hacer operación y mantenimiento.

Y eso es preocupante para nosotros, no solamente por el nivel de insatisfacción para el cliente, para el usuario de la vía también, sino porque también va en desmedro no solo del Estado, sino también de nosotros como concesionaria. Porque la gente que no está enterada, y bueno, no necesariamente tiene por qué estar enterada, pues el usuario de a pie, ¿no? El usuario común.

Lo primero que dicen: "Acá hay una concesionaria, ¿y cómo está en esta situación estos subtramos? Encalaminados, no están

DOCUMENTO DE TRABAJO

asfaltados.” Entonces, por eso es que es una preocupación, porque va en deterioro de la imagen y, cuando yo voy, percibo eso, les explico, pero siempre es difícil que lo entiendan, ¿ok? Entonces estamos trabajando y esperamos tener una solución, por lo menos de expedientes, para ejecutar ahí también las obras necesarias para que cumpla con los estándares necesarios, ¿no? Pero aún así tenemos un tramo, hemos recibido los subtramos para hacer labores de conservación mínima, mantenimiento de la transitabilidad.

Es decir, puede que no esté asfaltado, puede que no esté en buenas condiciones, pero que no se interrumpa la transitabilidad, que es tan importante para llegar de un punto a otro. En otras palabras, cuando hay derrumbes, nosotros hacemos la limpieza del derrumbe, reponemos la transitabilidad, que, dicho sea de paso, eso es una obligación nuestra, del concesionario, y creo que todos la tienen en su contrato. Tenemos un promedio de seis horas para restablecer la transitabilidad.

Si bien hay situaciones excepcionales, complicadas, ¿no? Como una que hemos tenido recientemente. Pero estamos haciendo, digamos, mantenemos la transitabilidad. Sin embargo, es un tramo [...] que está entero, sin asfaltar son como 41 kilómetros, no los hemos recibido, y entre distintos [...] tenemos como 10 también kilómetros que están en tierra, no asfaltados, que no los hemos recibido tampoco, ¿no? Evidentemente, esto es un riesgo porque cuando es época de lluvia, pues se generan huecos, ¿no? Pueden resbalar los vehículos, se pueden despistar en una curva y, cuando es época de lluvia, el otro problema es el polvo, que tanto se quejan los usuarios de la vía, que tanto daño les hace a los niños. Entonces, es una preocupación común. O sea, yo no voy a decir acá mentiría como digo, si no hubiéramos avanzado en los últimos años, pero este tema es importante, nos preocupa a todos y creo que deberíamos avanzar en el caso del [...].

Luego, unidades de peaje, solamente tenemos dos. Si bien la concepción contempla tener siete, estas dos son en el peaje de la unidad de Ciudad de Dios y el de Menocucho. Los otros siete peajes, si bien tenemos expedientes técnicos aprobados, hay falta de liberación de [...], no los podemos ejecutar. Imagínense que los ejecutemos y empecemos a cobrar cuando tenemos tramos donde pasas por vías no asfaltadas, pasas por barro, me lo queman el día siguiente. Entonces, el problema es complejo, ¿no? Y esto es lo que hay que tener en cuenta.

La siguiente lámina, por favor.

Centrándome en los tres puntos ya de que ustedes objetivamente nos pusieron como comisión, ¿no? Respecto a la responsabilidad contractual y operatividad al mantenimiento, [...] cumple con sus obligaciones contractuales de operación y mantenimiento conforme al contrato de concesión, con la limitación que mencioné hace un rato: que no se han recibido cumpliendo niveles de servicio, pero mantenemos la transitabilidad. Luego, tenemos las

DOCUMENTO DE TRABAJO

actividades de operación y mantenimiento de [...?], que son permanentes y son supervisadas y fiscalizadas por el regulador de acuerdo a las cláusulas 7,4, 7,5 del contrato de concesión.

Ustedes pedían que seamos objetivos y pongamos las cláusulas incluso, ¿no? Luego, [...?] realiza mantenimiento rutinario de acuerdo a las cláusulas 1.10.28, la 7.1, la 7.2, la 7.3 del contrato de concesión, en los bienes de la concesión que han sido entregados al concesionario, ¿no? Carreteras, puentes, y otras estructuras. Creo que vale mencionar, en nuestro caso, en la concesión tenemos 130 exactamente. Pero de esos 130, solamente 77 han sido entregados, porque algunos se encuentran justamente en esos subtramos que no han sido recibidos y que no cumplen, además, los puentes niveles de servicio. Entonces, ¿cómo mantener el confort de un puente que no cumple el nivel de servicio? Tenemos 44 puentes que no han sido entregados, no cumplen.

Y tenemos también aproximadamente 10 puentes que presentan un deterioro mayor y los calificamos como malos. Lo peor es "muy malo" en una escala, digamos, que se ha hecho y se han presentado recién el lunes, es cierto, pero viene de un estudio que se viene haciendo desde septiembre del año pasado, en respuesta a un oficio múltiple que nos ha presentado el Ministerio de Transportes, el 015, si no me equivoco, que ha sido presentado a todos los concesionarios. Hemos respondido el viernes, seguramente, Gabriela ya lo va a saber y vamos a coordinar al respecto para ver qué hacemos, sobre todo, para acelerar las intervenciones.

Porque, sí, es verdad, el problema siempre es el contrato. O sea, el mantenimiento periódico, un compañero decía, para ser exactos, Luigi, no podemos estirarlo como chicle, porque, a fin de cuentas, es un mantenimiento periódico, no es una rehabilitación. Y los puentes necesitan rehabilitarse. Y, en algunos casos, necesitan puentes nuevos, incluso. Hay que tener en cuenta eso. Luego, [...?] viene ejecutando actividades de mantenimiento periódico de acuerdo a la cláusulas 1.10.27, 8.3, 8.6 de la sección 3, del anexo 1, del contrato de concesión y en todos los subtramos del [...?], por motivo de seguridad vial de los usuarios, cuyo costo luego será reclamado al MTC, es lo que yo mencionaba hace un rato, porque debería salir del fideicomiso, que al final [...?] del fideicomiso, es lo que me retienen, para justamente ejecutar mantenimientos periódicos.

Pero, bueno, como dije hace un rato, tenemos fe en que ese arbitraje va a salir favorable, y si no, es un riesgo que yo corro, pero tengo la tranquilidad de que estamos dando seguridad al usuario.

Luego, [... ?] ha propuesto ejecutar actividades de mantenimiento periódico en los sectores asentados del [...?], en evaluación por el MTC, son los mantenimientos periódicos que estamos haciendo.

DOCUMENTO DE TRABAJO

[...?] a propuesto al MTC elaborar los expedientes técnicos, que son los que hablábamos hace un rato con el consultor [...?], para la puesta a punto del [...?]. Esto tenemos que ver y definir con [...?]. Y, finalmente, ustedes nos dan los expedientes o, finalmente, nos encargan para que concluyamos nosotros y ejecutemos. Pero tenemos que buscar una salida, y tiene que ser esto incluso por adenda, si no me equivoco, porque el problema es, claro, la obra. El contrato no lo contempla, entonces son salidas que hay que buscar.

Luego, [...?] viene ejecutando el mantenimiento rutinario en los puentes de la concesión entregados por el MTC. [...?] ha advertido al MTC, al regulador, acerca de algunos puentes que requieren un reemplazo y una intervención que va más allá de un mantenimiento, lo que hablaba hace un rato, proponiendo soluciones técnicas para su intervención. Este es el caso, por ejemplo, del puente Casmiche, el puente Namora, el puente Río Moche, y que, en muchos casos, desde el año pasado, ha venido presionando para buscar una reunión [...?], y lo hemos logrado hacer. Aquí está Francisco y sabe que nos hemos reunido, incluso con la presidenta de Ositrán. Y, finalmente, hemos llegado a que nos encarguen a hacer, como emergencia vial, apuntalar o solucionar estos puentes, para que no sea un riesgo, y en otros casos, se han presentado informes técnicos para hacer un puente nuevo ya, que está justamente en revisión por el Ministerio de Transportes.

Ahora, [...?] atiende las emergencias viales en todos los subtramos de la concesión, que es lo que yo mencionaba hace un rato, ¿no? Cuando se cae, cuando viene un derrumbe, destruye la vía. Tienes que limpiar nuevamente la vía para restablecer la transitabilidad.

Claro, después toma un tiempo más, probablemente, en reparar cunetas o reparar huecos que queda en la vía, pero lo más importante, primero, es reestablecer la transitabilidad, porque es lo que afecta la actividad económica en la zona, que se paren los vehículos. Nosotros vemos a veces lo que nos cuesta a nosotros, pero no tenemos idea de lo que les cuesta a los usuarios.

Entonces, nosotros trabajamos con las emergencias viales, pero a veces también hay que entender que la naturaleza es imprevisible. Por poner un ejemplo, el anteaño de 2023 se presentó el fenómeno Yaku, tuvimos 71 emergencias durante el año, o sea, 71 interrupciones de la vía. Nuestros equipos y nuestras cuadrillas se despliegan a lo largo de toda la concesión, y evidentemente, todos están preocupados por que lleguen primero a su interrupción o donde está, pero no es fácil. Sin embargo, atendimos el 2023 con 71 emergencias, ¿no? El año pasado se hablaba de que iba a haber el fenómeno del Niño Global, preveíamos equipos, todo, y como son las cosas, solamente tuvimos cinco emergencias. No se dio el fenómeno del Niño Global, y este año, que a fines del año pasado se hablaba de que las

DOCUMENTO DE TRABAJO

precipitaciones no iban a superar el promedio, sin embargo, para tener una idea, en el mes de febrero hemos tenido 14 emergencias viales, 14 interrupciones de la vía, comparado con enero, que tuvimos 5, llevamos 19 ya en lo que va del año.

Entonces, esto es un poquito para entender también y no siempre lapidar al concesionario, porque, en honor a la verdad, no es fácil tampoco atender, llegar a tiempo a todas. Es complicado. Estamos haciendo el esfuerzo y, por supuesto, que hay cosas por mejorar. O sea, eso siempre vamos a reconocer, que hay cosas por mejorar, y apuntamos a la mejora continua.

[...?] presta servicios también con una Central de Atención de Emergencias, que es la CAE, Central de Atención de Emergencias, con ambulancias, con grúa, con 79 postes SOS a lo largo de toda la concesión, que son postes que están cada kilómetro y que, simplemente, con apretar un botón, en caso de un accidente o cualquier evento, ya nosotros, desde nuestra central, sabemos dónde está ubicada y qué progresiva el problema. Incluso, la central también sirve a veces a gente que quiera hacer turismo, viajar el fin de semana, y llama a nuestra central para averiguar cómo están las vías, si están despejadas, si hay alguna interferencia. Eso es bueno, damos ese servicio también.

En lo que refiere a recaudación de peajes, que era otro tema que solicitaban, ¿no? Bueno, [...?] cumple con su obligación de recaudar la tarifa de peaje en sus unidades de peaje, como son Menocucho y Ciudad de Dios, que fueron las que mencioné hace un rato, de acuerdo con la cláusula 1.10.72, capítulo noveno, del contrato de concesión. Ahora, si es una concesión cofinanciada, la recaudación del viaje ingresa a un fideicomiso; no viene para nosotros, sino va a un fideicomiso, y ese fideicomiso es administrado por el concedente y el regulador, lo que nos permite usar ese dinero para hacer mantenimientos periódicos.

Luego, la recaudación de peajes de los últimos cinco años, que es un dato que ustedes nos han pedido, son los que se muestran ahí. En el año 2020, los dos peajes que tenemos son ocho punto ochenta y siete millones de soles; en 2021, catorce punto tres millones de soles; en 2022, diecisiete punto cuatro; en 2023, doce punto uno; y en 2018, dieciocho punto doce. Las inversiones realizadas en los últimos cinco años se muestran ahí, en los rubros que son rehabilitación y mejoramiento, operación y mantenimiento, emergencias viales y mantenimiento periódico.

Se puede ver que, en el año 2020, por ejemplo, está la inversión en cada uno de esos rubros, ¿no? Pero, en suma, se puede ver que en 2020 tenemos un acumulado de quince punto seis millones de dólares; en 2021, dieciséis punto ocho millones de dólares; en 2022, veinte punto cuatro millones de dólares; en 2023, diecinueve punto ocho millones de dólares; en 2024, treinta y seis punto dos millones de dólares.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Lo mismo tenemos también un pago que nos hacen a nosotros por operación y mantenimiento, que es el [...?], que se paga semestralmente, pero de ese [...?] que se nos paga anualmente, cada seis meses, también se retiene un 20%, que va por un fondo que es el Fondo de Fideicomiso. Que, vuelvo a decir, es la manera como el contrato ha visto la manera de que se nos fiscalicen de cómo manejamos ese fondo. El año pasado, creo que teníamos en noviembre cerca de cincuenta millones ahí, que no puedo tocar, en tanto no me autorice el concedente con la venia del regulador.

Eso sería todo.

Bueno, mis cartas, mis pólizas, que también es un tema que han pedido, ¿no?

[...] viene manteniendo vigentes las pólizas de seguro y las coberturas establecidas en el capítulo 22 del contrato de concesión. Esas son nuestras pólizas. Tenemos la póliza de obra civil asegurada por RIMAC, es una póliza de cuarenta y cinco millones de dólares. Su próxima renovación es para el 21 de junio de 2025. Siempre la mantenemos vigente porque nos controla esto Ositrán.

Las coberturas principales de esta póliza son los bienes desplazados, mitigación, salvamento, pérdida de uso, obras menores en construcción, remoción de escombros, daño eléctrico, descontaminación, robo y transporte de dinero, reobtención de datos, daño físico por huelga, motín y terrorismo. Luego tenemos la responsabilidad civil, que también es por RIMAC, de cinco millones de dólares. Se debe renovar el 21 de junio de 2025 y es una póliza de responsabilidad patronal, de productos, contaminación, daños personales, conducciones, incendios, agua, explotación, subsidiaria de contratistas y vehículos a motor.

Tenemos la póliza CAR del [... ?], pero también es con RIMAC, de 2.5 millones de dólares, que cubre huelga, motín, daño malicioso, vandalismo, terrorismo, responsabilidad cruzada, flete aéreo, responsabilidad civil cruzada, perdón, instalaciones subterráneas, remoción de escombros, protección de incendios, siniestros en serie, riesgos de diseño y propiedad existente.

Y, finalmente, la póliza CAR del [... ?], que esa la mantenemos con La Positiva. Es una póliza de catorce punto dos millones de dólares, vence el 31 de agosto de 2025 y cubre terremoto, inundación, diseño, remoción de escombros, terrorismo, vibraciones y debilitamiento.

Esto es un resumen bastante ejecutivo. Me he centrado en los tres puntos que ustedes pidieron, pero tenemos toda la disponibilidad [...] cuando ustedes quieran pedir información o la comisión quiera visitar la obra. No tenemos ningún problema, estamos totalmente dispuestos a la concesión.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Como segundo punto del Orden del Día, tenemos el informe.

Sí, este congresista Héctor Acuña, tiene el uso de la palabra.

El señor ACUÑA PERALTA, Segundo Héctor (HYD).— Esta concesión, señora presidenta, de alguna forma lo conozco, la ruta. Usted sabe que...

La señora PRESIDENTA.— Tú eres de La Libertad.

El señor ACUÑA PERALTA, Segundo Héctor (HYD).— [...] La Libertad, Cajamarca. Llego hasta Chota, hasta Tacabamba, más allá. Conozco Cutervo, la ruta.

Y hoy día, antes de venir, tuve la oportunidad de conversar con algunos vecinos de Cutervo, con algunas autoridades de Cutervo, de Chota, de Huamachuco, y realmente hay un descontento total, realmente, ¿no? Y sería bueno, no sé si el tiempo realmente nos ayude, convocar a los alcaldes. (16) Es la mejor forma de tener el nivel de satisfacción, de nivel de servicio ¿no?

No he escuchado hoy día el nivel de servicio de esta concesión, no lo he escuchado, creo que no lo han hecho ¿no?, porque de alguna forma el ingeniero que ha expuesto también ha sido autocrítico ¿no?, donde reconoce que hay cantidad de inconvenientes. Pero esta es una concesión con muchos problemas.

Estoy seguro que si logramos convocar a los alcaldes, vamos a tener la fotografía mundial, la fotografía real, para que no sea solo la versión de uno o dos personas ¿no?, sino la versión directamente de los usuarios. Y tiene su particularidad, porque estamos hablando de 875 kilómetros y 18 subtramos, y coincidentemente el que conoce la zona, podemos darnos cuenta las distancias que hay si nos ubicamos en Trujillo, hasta llegar a [...], hasta llegar a Cutervo. Y Si damos la vuelta, Cajabamba, San Marcos, que está abandonado.

Por eso que realmente para que tengamos la mejor versión, y las cosas concretas, como siempre, convoquemos a los alcaldes y desde luego con la concesionaria ¿no? y la supervisión y los controles, porque estamos viviendo una situación muy complicada en esta concesión.

Gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA.— A la venida de la comisión, que vamos a ser descentralizada en Amazonas, podemos ver que usted haga la..., para ir a hacer la descentralizada el próximo lunes en Cajamarca, en Cajamarca, porque la gente para venir hasta acá... Es mejor ir allá, como vamos a hacerlo en Amazonas y hacemos Cajamarca y La Libertad y usted nos ayuda ahí para conversar con los asesores.

Tenemos ya los últimos meses y hay que salir y hacer caminar a los funcionarios también.

DOCUMENTO DE TRABAJO

El señor .— Señora presidenta, por su intermedio, si me permite.

La señora PRESIDENTA.— Sí. Permiso.

El señor .— Y le agradezco al señor congresista por la pregunta y su preocupación.

A ver, yo creo que todos aquí entendemos el sacrificado o la sacrificada labor de fiscalización que hacen los congresistas y la preocupación, porque así como me reclaman a mí, ustedes nos reclaman a diario, lo entiendo totalmente y creo que la principal muestra de respeto que hemos dado hoy día es que hemos venido, estamos aquí para dar la cara.

Yo sí vería los niveles de servicio, pero también mencioné que en el caso del RIM, que, efectivamente, afecta la zona de Cutervo, hay 33 kilómetros en los que no hemos ejecutado el mantenimiento periódico, perdón, el RIM, por lo tanto no cumple el nivel de servicio, lo entendemos, claro que sí.

Por eso, [...?], estábamos conversando con Gabriela y, sí, hemos tenido reuniones con autoridades y con alcaldes y con Ronderos, varias reuniones en el Ministerio de Transportes y también en la zona de Cajamarca, y sí nos reunimos.

Entendemos el problema, pero como le decía, hay limitaciones que tienen que solucionarse y en este caso está de por medio la aprobación de un expediente técnico y la liberación por lo menos de la continuidad que nos pueda ofrecer el Ministerio de Transportes.

Justamente, hace un par de semanas, yo estuve en el ministerio por una invitación del señor ministro, cosa que agradezco, porque en los años anteriores no nos ha invitado un ministro para comenzar, pero creo que demuestra la preocupación que tiene el ministro ¿no?

Tú lo sabes, Gabriela, seguramente ya lo explicará cuando le toque hablar.

Gracias.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, gerente.

Ahora, como segundo punto tenemos el informe del ingeniero Francisco Jaramillo Tarazona, Gerente de Supervisión y Fiscalización de Ositran, quien está acompañado del ingeniero John Albert Vega Vásquez, Jefe de Contrato de la Red Vial de Ositran, quienes expondrán sobre, uno, los resultados de la supervisión y fiscalización realizadas a las empresas concesionarias sobre los contratos de concesión y sobre la infraestructura de transporte de uso público concesionada, como carreteras y puentes; dos, la responsabilidad es asumida por la concesionaria frente a los accidentes; tres, las sanciones impuestas por incumplimiento a los contratos de concesión.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Bienvenidos, queridos funcionarios.

Tienen el uso de la palabra hasta por 10 minutos.

El GERENTE DE SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN DE OSITRAN, señor Francisco Jaramillo Tarazona.— Gracias, señora congresista, señores congresistas y funcionarios de las [...] concesionarias presentes ¿no?

Hemos preparado un PPT y que va a tratar un poco de resumir de las acciones de supervisión y los temas específicos que usted nos ha preguntado.

A ver si puedes ir avanzando.

Siguiente, por favor.

Primero, para poner en contexto, Ositran supervisa una cartera de proyectos de 32 contratos de concesión en cinco módulos de transporte: aeropuertos, puertos, carreteras, vías férreas, metros y ahora hay un Anillo Vial Periférico y hay compromisos de inversión del orden de 20 mil millones de dólares. Entonces, eso es un tema importante que hay que saber.

Entonces, el ámbito ahora que vamos a ver en la reunión nos va a centrar en los contratos de carretera.

Lo siguiente, por favor.

Los contratos de carreteras ahí tienen un buen porcentaje de estas inversiones comprometidas y concuerdo con la preocupación del congresista Acuña, que dice: "oye, por qué no se termina". Entonces, yo le voy a dar la respuesta, hay problemas de liberación de terrenos, liberación de terrenos e interferencia, ese es el gran problema.

Cuando se diseñan los contratos de concesión, que no lo diseña OSITRAN, ni lo diseña el MTC, lo diseña Proinversión bajo un escenario de entregas futuras. Entonces, cuando se va a hacer la ejecución de las obras, resulta esta problemática de las interferencias y de no poder avanzar, porque son terrenos privados o se le entrega los terrenos y abajo encuentras fibra óptica, redes de agua, entonces, eso hay que tratarlo previamente.

Sí, comparto la preocupación y eso, por ejemplo, se evidencia de un contrato que señaló acá el compañero de Codisur, por qué tiene 99 y tanto por ciento y ese cachito que falta. Oye, hay un tema así, lo señaló también la gerenta del Tramo II de la Interoceánica. ¿Qué pasa? No se pone en operación. Falta una estación de peaje. ¿Por qué? Recién se aprobó el expediente técnico, porque recién se determinó la ubicación donde iba a estar esas infraestructuras. Entonces, esa es la problemática.

Pero en ese diseño, recalco, no participa el Ositran, no participa el MTC, sino es Proinversión, la gente que hace todo

DOCUMENTO DE TRABAJO

ese contrato de diseño de contrato de concesión. Entonces, es un tema importante ¿no?

Para el tema de carreteras, hay un compromiso de inversión de 4 mil 951 mil millones de dólares en carretera. En carreteras – siguiente, por favor– hay que diferenciar los contratos de concesión.

Lástima que no está la congresista, por su intermedio, para aclarar. A veces se recauda peajes, se recauda peajes, entonces hay que diferenciar dos tipos de concesiones, una concesión autosostenible y otra cofinanciada. Eso creo que todavía no se está entendiendo.

La autosostenible ¿qué quiere decir? Que con la operación propia de la infraestructura y la ejecución de las inversiones que el concesionario hace, ellos van a cubrir la ejecución de la totalidad de las obras y la operación y mantenimiento en el período de concesión, 30, 25, 40 años. Ahí el Estado no aporta ningún dólar, soles para la ejecución de las inversiones, salvo si fuesen obras no previstas en el contrato inicial, ¿correcto?

Esa es una primera diferencia que hay que tener con los contratos autosostenibles, como, por ejemplo, del amigo Giancarlo, que es la Red Vial 6, así y otros, Norvial autosostenible. Pero los cofinanciados, por ejemplo, las IIRSA, los [...] de la sierra, Tramo V de la Interoceánica, autosostenible, por ejemplo, Copeinca. Entonces, esa es la diferencia, cada contrato tiene su propia particularidad.

Siguiente, por favor.

Una vista de una de las carreteras, nuestra propia geografía, un poco esa es la limitante también que tenemos que salvar.

Siguiente.

En este gráfico se muestra la Red Vial Concesionada, son 16 contratos de carreteras que abarcan aproximadamente 6600 kilómetros de carretera concesionada.

Siguiente, por favor.

Acá hay un tema importante y esto tiene que quedar claro, la Red Vial del Perú total es *168 mil 473 kilómetros de vía, solamente 6 mil 600 kilómetros son concesionados y Ositran supervisa el 3,92% de esa Red Vial del Perú. Entonces, no se le puede responsabilizar a Ositran de tramos viales que no están a su cargo. ¿A quiénes pertenecen los otros? Al gobierno regional y a las municipalidades.

Entonces, de esa Red Vial Nacional, Ositran solamente supervisa el 24,35%, eso tiene que quedar claro. No todas las carreteras.

Sí los alcaldes dicen: "Oye, por ejemplo, voy a poner acá un ejemplo, el Tramo V de la Interoceánica Sur, el alcalde del

DOCUMENTO DE TRABAJO

poblado tal quiere un acceso al distrito tal", pero, señores, eso no forma parte del contrato de concesión, tiene que tocarle la puerta al concedente para que se firme un acta o se firme una adenda para hacer esa obra.

Sí, sabemos las necesidades de las poblaciones, pero hay un marco jurídico de las cuales el Ositran, el MTC y el concesionario tienen que actuar, ese es el tema.

Entonces, sí, los alcaldes, por ejemplo, dicen: "oye, hagamos el puente allá". Pero, señores, eso no es competencia. El alcance del contrato se puede incorporar, pero hay que seguir los mecanismos de incorporar adendas, actas, etcétera. Ese es el mecanismo. Es un poco para poner en contexto el alcance de las vías que supervisamos.

Siguiente, por favor.

Todas estas inversiones que se ejecutan se ponen en operación y ahí viene la acción de supervisión y fiscalización del Ositran en la etapa de operaciones. Entonces, ¿qué sucede? En las concesiones autosostenibles el concesionario a su costo tiene que efectuar mantenimientos rutinarios periódicos, atención de emergencia, etcétera, a su costo [...?]. En cambio, en las cofinanciadas, el concesionario los tiene que hacer a través de su [...?], el [...?] por mantenimiento y operación. ¿Y cómo se recauda ese monto? Ese monto se recauda a través de los peajes y no va directo a la cuenta del concesionario, sino va a un fideicomiso que administra, y en la mayoría de las carreteras, —lástima que no está la señora congresista— los ingresos de recaudación de peajes no cubren la operación por mantenimiento, por operación de mantenimiento, y el Estado peruano tiene que pagar el diferencial.

Esa es la realidad, señora congresista. Entonces, un poco para tener en contexto ¿no?

Entonces, ¿nosotros qué hacemos en esta etapa de supervisión en operaciones? Supervisamos los niveles de servicios individuales. Le consta usted que hemos llamado al ingeniero Aldo Marina, él es un supervisor in situ, así están dispersos en todas las redes atendiendo las emergencias. Pero ¿cuál sería lo ideal? Tener más personal, tenemos limitaciones de recursos.

Ahorita le voy a contar un tema también importante que tiene que tener en cuenta ¿no? ¿Cómo se financia esto, los fondos de supervisión? Con el 1% de los fondos de regulación que nos da [...?], listo.

Pero también hay concesionarios que hacen un aporte para supervisar obras, pero esos aportes ingresan a la caja de Ositran, pero por problemas de entrega de terreno y [... ?] interferencias no lo pudo ejecutar en el período, el MEF lo ha

DOCUMENTO DE TRABAJO

tomado como dinero público, y siendo dinero privado, lo pone a su caja y nos quedamos sin fondo.

Eso lo hemos hecho saber a usted, señor congresista, lo hemos hecho saber a varios congresistas para que nos apoyen. Entonces, no tenemos fondos para poder cumplir la actividad de supervisión. O sea, esos son los avatares a las cuales nosotros estamos expuestos.

Siguiente.

A ver, esos niveles de servicio individuales lo cubrimos con los supervisores. Niveles de servicios globales lo hacemos con una empresa especializada. No es el mismo Ositran [... ?], contratamos, les consta acá a los compañeros, un tiempo estuvo Dinetec, Alauda, Apsa y con un pool de profesionales hacen la evaluación global de todos los niveles de servicio en la vía, incluyendo obras de arte, puentes, alcantarillas, pontones.

Por eso, que ese profesional, que hace y verifica las infraestructuras, hace esa felicitación. Y como dijo muy claramente el ingeniero Velarde, se habla del nivel del servicio, o sea, su confort al usuario.

Y sí, señora, mucho accidente. Al usuario le das una carretera literalmente plana, ¿cuál es su iniciativa? Correr, pues, y la mayoría de los accidentes son por alcance, por alcance. Entonces eso es lo que sucede.

Entonces, **(17)** ahí medimos evaluaciones de rugosidad, verificamos los servicios complementarios obligatorios que prestan los concesionarios: ambulancias, grúas, todos ellos en la infraestructura.

Por ejemplo, de evaluación de los servicios individuales, (ininteligible) peaje, los elementos de protección, etcétera.

Por ejemplo, cuando hacemos la evaluación funcional, el confort. ¿Qué prefiero? Que el vehículo cuando esté circulando en soledad no salte.

Entonces, ¿eso cómo lo mido? Con el IRI, con equipos especiales, ahí.

De igual manera, hacemos una evaluación estructural importante con un deflectómetro medimos si el pavimento se está comportando adecuadamente ante las condiciones de la carga y si requiere refuerzo estructural.

Entonces, todas esas cuestiones dentro de la medición de niveles de servicio.

Vamos a mostrar los resultados de la supervisión y fiscalización realizadas a los concesionarios. Ese uno de los temas que nos han solicitado.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Ositrán es un organismo transparente y publica, como han señalado acá, en la página web, está disponible en los contratos, adendas, planes de negocio.

Importante, el plan anual de supervisión, en el cual se establece las actividades de supervisión en las indicadas, en los 32 contratos de concesión y las dos entidades prestadoras: Corpac y Enapu. Períodos y parámetros que se van a supervisar.

Y, por ejemplo, esto de acá, actividades ejecutadas en el 2024.

En carreteras, se han realizado mil 237 actividades de supervisión, solamente en carreteras.

Ejecutadas en el plan de supervisión del 2025 a enero, hemos ejecutado 76 actividades de supervisión.

Puedo señalar, autopista del norte, siete actividades de supervisión.

Carretera sierra Piura, Buenos Aires Canchaque, cuatro acciones de supervisión.

Y así, todo. Y esto está publicado en la página web nuestro plan anual de supervisión, que se publica en el mes de diciembre del año anterior y se comunica a todos los concesionarios para que estén preparados, independientemente de nuestras acciones inopinadas que hacemos con los supervisores *in situ*.

También hacemos actividades adicionales al plan de supervisión para evaluar parámetros de condición insuficiente.

El 2024 se hicieron 843 actividades de actividades de supervisión adicionales, y en todas las infraestructuras.

Esa es la acción de supervisión.

Este es un tema importante que los concesionarios lo han presentado de manera independiente.

Los resultados de la evaluación de niveles de servicio.

Por ejemplo, en el IRI, a cada uno de los concesionarios Ositrán le ha medido los niveles de servicio con respecto a la evaluación del IRI.

Por ejemplo, la red vial 6, Pucusana, Cerro Azul, ICA, el umbral exigible en el contrato de concesión para carpetas asfáltica caliente es 3, sin embargo, ellos llegan a 2,06, que es mucho más beneficioso para los usuarios.

Entonces, así en ese cuadro ustedes pueden ver las acciones de supervisión.

Acá una mención. Esos niveles de servicio benefician en ahorro de tiempo al pasajero o en combustible. Etcétera.

Vemos ahí vistas de la acción de supervisión en campo.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Por ejemplo, hay mucho vandalismo respecto a la señalización vertical. El supervisor *in situ* identifica ellos o el mismo concesionario y las tiene que reponer a su costo.

Entonces, sí. Discutimos a veces que si es inversión o es gasto. Pero, ojo, ahí se identifica en su momento.

Vemos repintado de veredas del puente dentro de los supervisores.

Deterioro de señales verticales.

Importante, la señalización en las vías, cómo estaba antes, luego de la acción cómo se están subsanando las deficiencias.

Por ejemplo, acciones de supervisión en obras de arte. Por ejemplo, aquí vemos puentes, el puente Huaro, ese es del Cusco, Urcos, cómo el concesionario hace actividades previas: limpieza de los cauces, de vegetaciones, reparaciones de los cauces de vegetaciones, reparaciones de losas.

Vista, por ejemplo, de alcantarillas, elementos de puentes son acciones de supervisión que se hace de manera constante.

Por ejemplo, esta es una vista importante.

Esto es en IIRSA Norte. En IIRSA Norte, en el puente de La Caldera, hubo un evento fuerte, ven en la vista, la primera, donde hice antes, todo ese material de arrastre que ha traído el río.

El concesionario, dentro de sus acciones, lo vemos en las fotos, cómo ha limpiado el cauce del puente.

Ojo, este es un puente de una sola luz, a diferencia del puente de Chancay, que más adelante voy a hacer un comentario, tiene un error de diseño.

Este es el avance del Perito Cruzado. Está ubicado en curva, tiene pilares intermedios que es un obstáculo y reduce la sección hidráulica del río.

Todos esos eventos han ido subiendo. Y más aún, las propias autoridades permiten la explotación de canteras aguas arriba, y son los mismos alcaldes que reclaman de esta situación.

Entonces, un tema importante: ¿Quién supervisa eso? ANA, los gobiernos regionales.

Ojo, el concesionario, nos guste, su obligación es en el derecho de vía, señores, en el derecho de vía. Más allá, no. No le puedo exigir a Luis que haga más intervenciones hacia el río arriba, no. Porque no es un alcance.

Ojo, y las actividades de mantenimiento tiene es un alcance: mantener la infraestructura tal como lo construyó o como lo recibió. Ese es un tema importante.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Sí, hoy debiste haber colocado tal, debiste haber puesto este trapo, debiste haber colocado así. Sí, señores, eso es inversión que no está dentro del contrato.

Se tiene que tocar la puerta al precedente para que autorice o no de eso. Ese es un tema importante.

Ahí se ve la parte inferior, Tokshima*.

Por ejemplo, vemos cómo está la acumulación de palizadas y restos de materiales, ojo. Y luego, cómo el concesionario, dentro de sus labores de limpieza de cauce, ha efectuado y permitido el libre escurrimiento.

Les traigo esas vistas para demostrar cómo la supervisión también verifica las obras de arte.

Hay niveles de servicio vinculados a las obras de arte, a obras de arte en puente: alcantarillas, fotones, a esos elementos.

Sí, tanto los supervisores *in situ* como la empresa supervisora que mide nuestros niveles de servicio globales.

Vistas de alcantarilla. Vistas, por ejemplo, de parches en la vía. Limpieza, por ejemplo, de suciedad y hongos, de los elementos estructurales de puentes.

Todas eso son vistas que están en los reportes mensuales y los informes nuestros.

Las vistas. Correcciones en pavimentos. Ojo, parte del mantenimiento y que dentro de la supervisión nosotros evidenciamos el cumplimiento.

Esto nosotros lo identificamos en la acción de supervisión, y se llama PCI.

¿Qué es PCI? Un parámetro de condición insuficiente. Y en el marco del contrato, los concesionarios tienen un plazo máximo para corregir. Si no lo corrigen, están sujetos a penalidades y sanciones.

Más vistas de cada una de las concesiones.

Aquí quiero centrarme un poco, por ejemplo, en el caso Norvial. Lástima, pero no han venido los señores de Norvial.

Ositrán, se lo dijimos a usted, señora congresista, en el evento que hubo en Chancay que hemos contratado dos peritos del Colegio de Ingenieros.

Entonces, este jueves están presentando su informe final. Y básicamente concuerdan los profesionales especialistas y serios que han salido a dar comentarios.

Por ejemplo, el ingeniero Julio Kuroiwa salió a decir que, efectivamente, el puente está mal ubicado, señores, está en una

DOCUMENTO DE TRABAJO

curva, y el flujo de agua genera dos efectos: un cortante y un normal a los pilares, le genera mayor esfuerzo.

El hijo. No, que el papá en paz descanse.

Nosotros hemos contratados a los peritos, uno estructural y otro en hidráulico, y decía que ese fue un primer perito, es un primer especialista, Kuroiwa, que salió en un medio serio a dar declaraciones.

Después hay otro especialista contratado por Norvial, pero también reputado, y van a escuchar los ingenieros que conocen acá de ingeniería, y hablamos de Carlos Cazabon, que es una eminencia en el tema estructural.

¿Qué dice, señores? Que efectivamente el puente ya había cumplido su vida útil, construido en 1938, ampliado a 1953, tenía deficiencias estructurales.

Efectivamente, el concesionario ha hecho refuerzos con fibra de carbono, etcétera.

Ahora se ha evidenciado, efectivamente, cuando ha habido este evento, los peritos nuestros han evidenciado eso.

Efectivamente, ahí se evidencia que no tenía neopreno, no tenía planchas de apoyo, etcétera.

Estamos hablando de 1938. En esos tiempos no existía eso.

Vistas de cómo los peritos de Ositrán, para el jueves, van a presentar.

Han estado en dos oportunidades en la zona del evento. Han tomado pruebas, muestras.

Por ejemplo, en el caso de aspectos relevantes supervisados.

Aquí sí me quiero detener un poco, por el tema de póliza, que usted le preguntó al representante de Norvial.

Disponía de información, pero el momento estaba un poco caldeado, no quise responder.

Pero, sí se ha supervisado que se mantienen las pólizas vigentes y seguros exigidos en el contrato de concesión. Tiene montos asegurados.

Por ejemplo, tiene una póliza de responsabilidad social con Rímac Seguros por un monto de 3 millones 650 mil.

Tiene también una póliza de multiseuros, acciones personales de sostenibilidad STR Viraley*, eso tiene vigente.

Y Ositrán verifica esto con sus profesores económicos financieros 1, y aparte tiene un corredor de seguros que nos verifica esto, porque en estos seguros es importante la letra pequeña que viene en esos contratos de los seguros y las pólizas.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Entonces, ahí nosotros estamos haciendo seguimiento de esto y la activación de la misma.

¿Qué es lo que nos han reportado? Nosotros le hemos solicitado información sobre la activación de los seguros tras la caída del puente.

El concesionario comunicado a su corredor de seguro la activación de las pólizas, y este seguro ha informado a la aseguradora sobre la activación de la póliza de accidente. Es importante.

Hay que tener en cuenta que la póliza de (ininteligible) personal se activa una vez que el SOAT ha sido activado, conforme al artículo 36, Decreto Supremo 01/2004.

Esa póliza cubre en ausencia de SOAT o por exceso de cobertura. Es una primera activación.

La póliza de responsabilidad civil se activaría cuando un usuario presenta una reclamación formal y se determine un daño en un evento.

Por eso, nosotros también estamos solicitando, a través de los supervisores, esta implementación y seguimiento de estas pólizas.

Sí lo tienen. Eso se lo podemos llegar con gusto.

La señora PRESIDENTA.— ¿Para los cuatro fallecidos ya activaron?

El señor .— Claro. Justo le comenté, y Norvial también ha sacado un comunicado. Ya se han puesto en contacto con los familiares.

La señora PRESIDENTA.— ¿Y están ustedes haciendo seguimiento?

Lo que yo tengo, y le invito mañana para ir a visitar in situ a las personas que están en los hospitales, de lo que agradezco a todo mi equipo que se turnan para ir a ver, no es lo que dice, mayormente se han quedado huérfanos.

Y una persona ciega está a cargo de sus tres nietos, que están ahora a punto de ir al colegio y no tiene ni para comprar, y el señor vive en Villa el Salvador, y tiene que ir **(18)** a ver que ya lo sacaron a uno de los niños, a su hija. Su hija murió y un niño ha caído mal, en estado de shock. ¿Quién hace seguimiento a esas personas?

O sea, ahí tenemos que tener, hay cuatro vidas, ingeniero, cuatro vidas y más de 37 de 34 personas que el shock ha sido traumante.

Entonces, tenemos que hacer en ese aspecto, el seguimiento; y yo si te digo, que ahí voy a necesitar de usted, de tu equipo de peritos y de los altos funcionarios, porque tenemos que fiscalizar, que ese dinero llegue, y no sea como otros accidentes, y otros peruanos que se quedan como si nada, y pasó

DOCUMENTO DE TRABAJO

ya el evento, como lo que ha pasado en Trujillo y nadie sale a decir nada.

EL GERENTE DE LA GERENCIA DE SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN DEL OSITRÁN, señor Francisco Jaramillo Tarazona.- Señora congresista, pierda cuidado, por eso el seguimiento, por nuestro, lo estamos haciendo

La señora PRESIDENTA.- Pero un seguimiento ya, porque que se enfriá, es como yo digo: "justicia que tarda, no es justicia".

Entonces, ahí tenemos que estar, porque creo que tú y yo somos, venimos de abajo, y pueden haber sido nuestras familias, y ahí tenemos que incidir, porque son personas, son seres humanos, corazón, de verdad. Eso sí me da rabia y me da cólera, porque los de Norvial nos están viendo, perdóname la palabra, las narices, y piensan que, mientras que yo esté en la comisión con mi equipo, vamos a estar como la pulga en la oreja, eso lo digo.

EL GERENTE DE LA GERENCIA DE SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN DEL OSITRÁN, señor Francisco Jaramillo Tarazona.- Señora congresista, efectivamente yo lo entiendo la problemática de las víctimas.

Quien le habla, ha sido un sobreviviente de un accidente de aviación civil, cuando yo en el 2005, estaban haciendo mis labores de supervisor en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, fallecieron casi 90 personas. Yo estaba ahí señora. Entonces, quien más que puede dar fe de esa gente...

Siguiente, por favor.

Puede avanzar más rápido, por favor.

Siguiente, siguiente.

Acá hay un tema importante también, que los concesionarios lo han citado.

Por ejemplo, cuando hay, el usuario pasa por la vía, tiene derecho; y, por ejemplo, estas atenciones médicas que los concesionarios le prestan a todos los usuarios, por ejemplo, acá, número de auxilios médicos brindados en enero 2025, a enero, más de 42 mil atenciones de las personas en todas las vías, señora congresista, en todas las vías.

Es una información, a veces que no se ve. No, pero esa es acción importante de supervisión nuestra, y si es que el concesionario no lo atiende, nosotros le aplicamos penalidades y sanciones, señora congresista, y en el cuadro está claro. Mire: número de auxilios médicos brindados a enero 2025, por ejemplo, podemos tomar acá la red vial 6, en el 2014, 750 asistencias médicas.

Sí, efectivamente le da sus mejores carreteras, en la tendencia es acelerar, pero vemos esta información que es relevante, como

DOCUMENTO DE TRABAJO

parte de su pago de peajes también, está recibiendo un servicio, y el concesionario está brindando eso.

Siguiente, por favor.

Después también hay otro servicio importante que brinda.

Servicios de auxilio mecánico, frente a los accidentes viales. ¿Cuántos ha venido registrando a la fecha? 393 mil atenciones. Las cifras son claras. Hay evidencia en los reportes de los concesionarios, el seguimiento de nuestros supervisores, respecto a la atención de estos usuarios.

Y, efectivamente, y cómo se atienden, acá los señores gerentes de los funcionarios dicen, tienen los postes SOS, postes de emergencia cada 10 kilómetros en la vía, que en el caso de esa emergencia se activa, va a una central de emergencia y los concesionarios los atienden.

Siguiente, por favor.

Siguiente, siguiente, siguiente.

Otro tema importante, ¿no? A veces no nos gusta eso ¿no?

Sanciones y penalidades.

Las penalidades están basadas en los contratos de concesión que han firmado las partes; y las sanciones, es en el marco de nuestro reglamento general de supervisión, y normalmente infracciones y sanciones.

¿Cuántos, que monto hemos acumulado general de penalidades aplicadas a los concesionarios de red vial? 4 millones 457 mil 982.57 soles.

Ahí vemos un resumen de eso, porque es la información. Si usted lo desea, le podemos detallado.

Siguiente, por favor.

Con respecto a sanciones. ¿Cuántos se ha colocado en sanciones? 470 694.

Acá hay un tema importante, que particularmente yo a veces discrepo con mis amigos abogados, cuando hubo este reglamento, la ley de próximo directivo sancionador, me dijeron es de la separación voluntaria, de verdad, esos temas, yo particularmente no estoy de acuerdo, pero, en fin, es parte de las reglas que se ha establecido.

Eso es todo, señora congresista, porque no los quiero alargar más, pero básicamente le he explicado, lo que, como tenemos respecto a las acciones de supervisión, como está evidenciado en los 32 contratos, específicamente 16 acá en carreteras, cuáles han sido las acciones de supervisión, cómo está el tema de

DOCUMENTO DE TRABAJO

seguros, como estamos haciendo seguimiento y las penalidades y sanciones.

Eso es todo, señora congresista.

La señora PRESIDENTA.- Gracias, Francisco Jaramillo Tarazona.

Para mí, lo que quisiera saber, Ositrán dice que ha encontrado errores en el puente Chancay. Y está supervisando los puentes que se están construyendo en el nuevo aeropuerto Jorge Chávez, antes de que se entreguen. ¿Cuál es su diagnóstico?

Y nos podría alcanzar a la comisión ese resultado, por favor.

EL GERENTE DE LA GERENCIA DE SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN DEL OSITRÁN, señor Francisco Jaramillo Tarazona.- Sí, le voy a explicar.

Sí, efectivamente en el puente de Chancay, para el puente de Chancay, ya los resultados son claros, ¿no? Un tema ya de diseño, toda esa cuestión.

En el tema de Jorge Chávez, un tema importante precisar, esos puentes no están dentro de los linderos de la concesión, ni siquiera es obligatorio, es Provías.

Entonces, esos puentes lo han asumido el concedente, a través de Provías, para implementar.

La señora PRESIDENTA.- Provías Nacional.

EL GERENTE DE LA GERENCIA DE SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN DEL OSITRÁN, señor Francisco Jaramillo Tarazona.- Provías Nacional, son puentes provisionales respecto a eso.

Entonces, nosotros no hemos entrado a la supervisión de ese aspecto.

La señor PRESIDENTA.- Muy bien, muchas gracias Francisco.

EL GERENTE DE LA GERENCIA DE SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN DEL OSITRÁN, señor Francisco Jaramillo Tarazona.- Gracias.

La señora PRESIDENTA.- Como tercer punto del orden...

Sí, Héctor Acuña. Congresista, tiene la palabra.

El señor ACUÑA PERALTA, Segundo Héctor (HYD).- A ver, a ver...

No es la primera vez que... muchas veces discrepamos con Francisco, pero lo hacemos con información, lo hacemos con datos y realmente, mira, desde lo último que has presentado, el monto que tiene que ver con la penalidad, sanciones, es un monto, si tú, no sé si tú puedes tener el cálculo en porcentaje, en función a toda la inversión, ¿cuánto representa esa gran penalidad, esa gran sanción que te exhibe? En qué porcentaje a la inversión, es mínima, es inexistente.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Por otro lado, por ejemplo, hablas de un gran logro, que los concesionarios se equivoquen, o que tengan deficiencias en el espesor del pavimento.

Lo tomas como un gran logro, ¿no? Eso no es un logro del supervisor, es una deficiencia del que hace la obra.

Para nosotros, sabemos cuáles son la sin razón, y lo que nos interesa es que cumpla.

Igual nos pasen el concreto. Pedimos una rectificación, y si de 210 nos viene 300, qué bien, pero no es que sea mi logro, sino es la deficiencia del que hace la obra, y tú vendes como que ese logro del Ositran, está bien, tú eres marquetero, me parece muy bien.

Pero lo real, lo real, lo real es que, así como lo sabemos, lo conocemos el trabajo, definitivamente, como ejemplo, lo expongo y después, mira hay un tema que no sé si tú tienes el avance, el avance de la concesión vial, de Covisol, no sé si tú lo tienes el avance ahorita. cuál es el avance de Covisol.

Cuál es el avance, a ver, cuál es el avance.

EL GERENTE DE LA GERENCIA DE SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN DEL OSITRÁN, señor Francisco Jaramillo Tarazona..- Estamos al orden, no llegamos ni al 50%, porque razón, y acá la gente del MTC, me lo va a ratificar, porque no se puede liberar y adquirir terreno.

Liberar interferencias que adquirirlas, ese es el problema.

Y yo, señor congresista, muy respetuosamente, yo se lo expliqué eso ahí, con planos, sectores e inclusive hay sectores de la vía, en las cuales el concedente, no le ha entregado la calzada al concesionario. ¿Por qué? Porque no cumplen los niveles de servicio.

Y no es que yo estoy defendiendo al concesionario. Nos guste o no nos guste, señores, el contrato se ha escrito de esa forma. Y eso lo que Ositran hace velar.

Porque si a mí me dicen, yo hago lo contrario, lo que usted está diciendo, me van a linchar a mí, señor, por abuso autoridad, sí o no, señores. Esa es la verdad.

Entonces, lo que se hace uno es, exigir lo que las partes han acordado.

El señor ACUÑA PERALTA, Segundo Héctor (HYD)..- Francisco, mira, para que haya adendas, porque tenemos cada contrato tiene su adenda.

EL GERENTE DE LA GERENCIA DE SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN DEL OSITRÁN, señor Francisco Jaramillo Tarazona..- Correcto

El señor ACUÑA PERALTA, Segundo Héctor (HYD)..- Para corregir, a favor o en contra de los contratos, por qué se tiene, no es que

DOCUMENTO DE TRABAJO

ningún contrato tenga adendas, cuál es su finalidad, cuál es la razón, porque no se quiere corregir lo que falta, y tenemos experiencia, como dije inicialmente, perdón, inicialmente nuestra experiencia que de alguna forma, ustedes lo tienen mucho más, porque es su chamba del día a día, ¿no?

Estamos hablando de lo mismo, mira, ¿cuántos años y cuánto tiempo hablamos de la liberación de terrenos, de interferencias? ¿Y qué estamos haciendo? ¿Por qué no? Y con lo que ya se hizo en Chinchero, ya lo he dicho.

Mira, en Chinchero hay una adenda que ya se firmó, y que lo incluyen, lo hacen partícipes ya a la empresa, para que ellos asuman, no gratis, lo van a pagar. Lo que pasa es que, a diferencia, que ellos están dedicados a tiempo completo, no es como el ministerio que tiene que liberar a nivel nacional, pero mientras ellos estén en el compromiso, lo van a hacer, y tenemos un ejemplo.

En la última adenda que se vio con el aeropuerto de Chinchero, que antes el gran problema era el tema arqueológico, ya ahora ellos lo han incluido para que, no gratis, lo asuman.

Igual, ya hay en otras obras también, porque Hidrandina, los concesionarios, hasta que presenten su propuesta o cuantas cosas.

Ahora, de alguna forma también lo están haciendo participar los concesionarios, al final, el concesionario, bien para ellos, porque están buscando más obras.

¿Quién no lo busca? Porque la obra les llega fácil, y al final es un logro para todos nosotros, porque nuestro objetivo, es que las obras se concluyan. Es nuestro objetivo, y esa es la que nosotros, en el norte por lo menos, tener el 50% mira, tener el 50%, hasta menos de la ejecución de la obra, al usuario es difícil que tú le expliques de todo lo que estamos hablando. El usuario qué ve, peajes, ve años.

Entonces, por qué no resolver este problema, que ya lo tenemos identificado año por año, y no esperar que termine el contrato, y decir, no se hizo nada, las adendas son para eso.

Gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA.- Muy bien.

A ver, Francisco.

EL GERENTE DE LA GERENCIA DE SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN DEL OSITRÁN, señor Francisco Jaramillo Tarazona.- Quisiera hacer unas precisiones sobre las partes. Y ahora a la discusión, bienvenido, y bien respetuosamente.

Efectivamente, a ver, las adendas se firman entre partes, concesionario ... Ositran no participa, correcto.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Las partes tienen que ponerse de acuerdo, Ositran sobre ese acuerdo entre las partes, emite una opinión, pero, ojo, las partes y los intereses MTC y concesionarios.

Por ejemplo, si usted está viendo esa problemática ahorita de Covisol, las partes, concesionario de Covisol, con el concedente, se tiene que sentar, acordar cuál va a ser el mecanismo.

Por ejemplo, como usted está planteando, encárguese de la expropiación y liberación de terrenos al concesionario Covisol, que se pongan de acuerdo, porque él va a tener remunerarlo, entonces, que se pongan de acuerdo.

En ese acuerdo firmado, Ositran admitirá una opinión, y se ratifica. Ositran va a supervisar lo que se ha puesto de acuerdo.

Otra precisión con respecto al espesor, creo que de repente no me hice entender yo bien, a qué se refiere ese logro que usted dice, recapeo. No, a ver, nosotros medimos niveles de servicio, estructurales y funcionales. Correcto.

Y cuando se hace esa evaluación estructural a la obra que el concesionario me entregó, al año 1 al año 2, yo le veo, soy como el médico, le veo cómo se está comportando ese pavimento, **(19)** puede tener un crecimiento de ejes que circulan en la vía y eso acrecienta que requiera reforzar.

Entonces, no es que ha colocado menos, sino en la operación propia ha resultado un nuevo requerimiento que colocar eso. Yo le exijo al concesionario, que es autosostenible hacia el refuerzo, sí o no Jean Carlos, hacia el refuerzo estructural sobre esa, o al cofinanciado, al ingeniero Velarde, le digo que sí, a ese mantenimiento periódico me va a decir, eso me lo tiene que remunerar el MTC, o sea, así están las reglas de juego en el contrato.

Pero si, con gusto discutir, conversar sobre ese tema, okay.

Gracias.

La señora PRESIDENTA.— Una pregunta, Francisco.

Todas las sanciones están desde el 2011, 2014, 2016, 2017, ¿y no hay más ya, más sanciones?

EL GERENTE DE LA GERENCIA DE SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN DEL OSITRÁN, señor Francisco Jaramillo Tarazona.— No, no hemos hecho el resumen ahí, lo principal, o sea, nosotros tenemos toda una lista...

La señora PRESIDENTA.— Ah, pero no me has traído hasta el 2025, o sea, solamente me has traído hasta el 2017...

DOCUMENTO DE TRABAJO

EL GERENTE DE LA GERENCIA DE SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN DEL OSITRÁN, señor Francisco Jaramillo Tarazona.— 2025, es el ejercicio recién en enero, febrero, sí.

La señora PRESIDENTA.— ¿Pero todo está en la página, todas las sanciones o no?

EL GERENTE DE LA GERENCIA DE SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN DEL OSITRÁN, señor Francisco Jaramillo Tarazona.— Claro que sí, todas las sanciones ratificadas en última, en la página 11, la perdida, no, no...

La señora PRESIDENTA.— Listo.

Ahora, como tercer y último punto del Orden del Día, tenemos el informe de la señora Gabriela Beatriz Lara Ruíz, directora general de Programas y Proyecto de Transportes, quien está acompañada del señor César Herrera Briceño, especialista en Inversiones, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, e informará sobre la respuesta de las empresas concesionarias de Oficio múltiple 0015-2025-MTC/19 de 17 de febrero del 2025, remitido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones sobre la infraestructura vial a su cargo, en estado crítico, especialmente los puentes y las acciones implementadas para garantizar la transitabilidad de la vía.

Bienvenida, queridos funcionarios, tienen el uso de la palabra hasta por 10 minutos.

LA DIRECTORA GENERAL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PROGRAMAS Y PROYECTOS DE TRANSPORTES, señora Gabriela Beatriz Lara Ruíz.— Muchas gracias, señora Presidenta.

Bueno, respecto a las respuestas, todos los concesionarios nos han hecho llegar sus respuestas, de hecho ya hemos tenido acercamiento con varias de ellas, hemos tenido reuniones y estamos trabajando en las actas de acuerdo para poder encargarles el estudio que va a definir cuál va a ser la solución definitiva de esa fuente, porque no necesariamente todos van a arrojar cambio de puente, o sea, ahí va a depender, porque esos recursos, como vamos a explicarlo dentro de estos minutos, en su mayoría van a salir del [...?]

Primero, quería aclarar que... ya lo dijeron de manera bastante amplia tanto los concesionarios como Ositrán, en un APP hay dos partes que son el concedente y el concesionario, pero el regulador es un actor sumamente importante, porque el concedente traslada una serie de obligaciones al concesionario, obligaciones y riesgos que son asumidos por el concesionario, llámese ejecución, operación y mantenimiento de la vía, cuando corresponde a ejecución y quien vela por el cumplimiento y supervisa la ejecución de las obras, el mantenimiento y la operación, es el regulador Ositrán, en este caso.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Entonces, el concedente, tenemos 16 contratos de carreteras suscritos, tenemos 32 contratos en total de concesión en el Ministerio de Transportes, de los cuales, 16 son carreteras, bueno, eso qué se puede, nosotros lo que hacemos en el contrato de concesión qué se ha trasladado al concesionario, crear, o sea, hacer infraestructuras, tenemos concesión, que han venido acá, el concesionario por ejemplo de la Red Vial 6, de la Longitudinal, las cifras han detallado más o menos cuáles son las intervenciones nuevas que han hecho. Pero también el contrato supone el mantenimiento y la operación de la vía.

Entonces, una de las obligaciones principales, aquí están los ingenieros, no me dejarán mentir, lo que yo he aprendido en el ministerio es, que una vía que no recibe mantenimiento puede ser una vía nueva y en perfecto estado, que no recibe mantenimiento cinco o seis u ocho años, se pierde; entonces, lo que ha logrado el contrato, con el contrato de concesión lo que hacemos es, entregar una vía, ya una vía existente al concesionario para que ejecute obras nuevas y para que mantenga toda la vía durante todo el curso de la concesión 25, 20, 15 años, dependiendo de ella.

Clasificación de las APP, como ya dijimos, no me voy a centrar mucho en este tema, tenemos dos tipos de APP, tenemos las APP cofinanciadas y las autofinanciadas; las autofinanciadas son seis, casi toda la Panamericana, vale decir, tenemos la Autopista del Sol que va desde Sullana hasta Trujillo, tenemos la Red Vial 4, que continúa desde Trujillo, baja para Pativilca, termina en Pativilca, tenemos bueno la Red Vial 5 que es la Ancón-Huacho-Pativilca, la Red Vial 6, los señores de COVIPERU, que son... hasta Ica, hasta Guadalupe, y tenemos COVINCA, del río Quilca a La Concordia, es la que colinda, Tacna colinda con Chile. Esas son las... y tenemos IIRSA Centro adicional, tenemos IIRSA Centro, es el único de los IIRSA que es autofinanciado.

Es decir, que ellos, las obras que son materia del contrato de concesión, no todas las obras que están ejecutando, solo las que estaban dentro del contrato de concesión, tienen que hacerlas los concesionarios con su propio recurso y se repagan con la plata que proviene de los peajes y también el mantenimiento y la operación de la vía. Es muy importante que quede claro esto, porque las obras de las que han hablado la mayoría de los concesionarios, de los últimos cinco años, no son las obras obligatorias del contrato de concesión, son obras nuevas, son obras adicionales, que no estaban en el concepto del contrato en su nacimiento, son posteriores.

Son por ejemplo una obra y vamos a ver un poco cómo nace, empieza con el perfil, o sea, la obra no nace, no es que yo un día decida hacer una obra, venga el alcalde me pida, me ponga de acuerdo y el concesionario empieza a ejecutar no, no es de esa manera, la obra nace con un perfil, con un expediente que va a terminar determinando la viabilidad de la obra, por eso, nosotros creemos

DOCUMENTO DE TRABAJO

que la norma está mal, porque no es posible que las obras de emergencia también tengan que pasar por un perfil, las obras de emergencia, no la atención a la emergencia, la atención a la emergencia, claro que es inmediata, pero cuando esa atención, como bien han dicho las congresistas, qué hacemos con aserradero que todos los años se caía, cuando nosotros ingresamos al ministerio, fue un gran dolor de cabeza, porque no se había encargado, todos los años se caía, el terremoto había sido hace varios años y sin embargo, se insistía en esa ruta, lo que se hizo fue encargarle al concesionario una solución definitiva y eso ha sido en el 2023, o sea, hace muy poco tiempo se le ha encargado la solución definitiva y el expediente está elaborado, por eso, es muy importante, lamentablemente, y ustedes comprenderán, como funcionarios y servidores públicos estamos atados a un marco legal.

Mi marco legal, es el contrato y la norma, es lo que es, y si el contrato es imperfecto y la norma también, la verdad es que tenemos un gran problema de por medio, efectivamente, muchos concesionarios han dicho acá, que ha habido muchos problemas. Por ejemplo, vamos a poner un ejemplo claro, longitudinal*, que está aquí presente, cuando ingresamos, longitudinal* no había podido terminar las obras de RIM, por problemas de terrenos, había 33 kilómetros que no se le pudo entregar por problemas de terrenos.

En estos siete u ocho años que habían transcurrido, la situación había variado, había cambiado, ya lo que estaba en el expediente que no lo elaboraron ellos, un expediente hecho por el gobierno regional, era un expediente que ya no servía por el transcurso del tiempo y por una serie de falencias, estaba desactualizado, la discusión era no, tú tienes que hacer eso, pero para que, no lo podía hacer, entonces, lo que hicimos a través de un acta de trato directo, fue resolver que presente un nuevo expediente actualizado. ¿Qué es lo que supone? ¿Qué es lo que yo pago? Ya nos ponemos después de acuerdo, pero no podemos seguir tratando de determinar qué paga cada uno y no tenemos el expediente hecho.

Entonces, ese tipo de situaciones hemos tenido que resolver; para entrar al caso de Covisol, concretamente, en el caso de Covisol en el 2014, cuando Covisol ya había empezado a ejecutar obras en la zona de Chiclayo y creo que dos zonas más, los pobladores, los alcaldes pidieron modificación de trazo, el trazo ya estaba, ya hubiéramos terminado la obra seguramente ahora, pero la gente pidió modificación de trazo y después de una serie de idas y vueltas, el contrato no había previsto modificaciones de trazo. Entonces qué se hizo, se hizo, ahí está señor congresista, se hizo la adenda, la adenda que permitió modificar el trazo, que salió creo que en el 2016, a raíz de esta modificación, se le encargó al concesionario la modificación, ya tenemos el expediente presentado, estamos trabajando para poder ya aprobarlo y eso qué va a generar, que

DOCUMENTO DE TRABAJO

se haga una adenda para poder pagarle, porque lo que antes era 25 kilómetros de evitamiento, se ha convertido en 35 kilómetros, porque nos hemos tenido que alejar más de la ciudad.

Entonces, eso y no solamente en el caso de Chiclayo, también tenemos el caso de Mocupe, también y el triángulo, es la misma situación, la población no quiere que por donde está el trazo y el expediente aprobado pase el [...] Ese es un gran problema que tenemos; otro gran problema que tenemos es que donde antes era, estoy hablando de hace 10, 12 años, se proyectó un evitamiento, que es el caso de la Red Vial 4. Los evitamientos proyectados, pasaban por arenal o pasaba por... ahora hay población totalmente consolidada. ¿Qué hacemos en ese caso? Es lo que tenemos, lo que tenemos que hacer es modificación. ¿Y qué pasa? Hay también, lamentablemente, hay un temor, un prejuicio de los funcionarios que no quieren aprobar cualquier sol, que se le paga al concedente, o sea, no es una alegría para nosotros aprobar, porque es plata del Estado.

Entonces, le aseguro que los expedientes, y esta es parte de la gran demora que tenemos, llegan al ministerio y se revisa minuciosamente cada sol que está colocado en ese expediente, no es que se le dé el monto que el concesionario pida, se le paga de ninguna manera y justamente por eso hay algunas demoras, porque el concesionario también tiene su propia... más allá del interés que todos tengamos, también ellos, pues, no han venido a perder dinero seguramente, entonces, ellos también tienen su propio, sus propias obligaciones para con su empresa.

Entonces, todas esas cosas se han ido resolviendo con actas, vamos a hacerle llegar seguramente una más detalladamente todas las actas que hemos firmado, para poder encargar obras. Hoy, ¿cuándo ha cambiado la norma? 27 de diciembre, 27 de diciembre del 2024, la norma, después de varias solicitudes ha permitido flexibilizar el tema de los expedientes técnicos, nos ha permitido encargar los estudios, ya no por adenda, sino directamente el concesionario y en eso ahora estamos abocados, porque la problemática de los puentes, las tenemos muy claras y solamente si me permite aclarar, el problema en ese centro, son 10 años que está reclamando claramente, acá hay un arbitraje, en ese centro se produjo un arbitraje, es cierto, por otra razón, porque no se le permitió colocar el peaje en su momento de Ticlio y ellos nos llevaron a un arbitraje, pero el concedente de ese entonces, contestó y contrademandó y señaló que había una serie de problemas en el mantenimiento, que no se habían hecho y consecuencia de ese mal mantenimiento era que los puentes estaban deteriorados, cuando entramos al ministerio, encontramos que los funcionarios decían no, tenemos que esperar el arbitraje, porque resulta que el puente es una obligación del concesionario, es lo que había, ya el arbitraje terminó el año pasado recién, pero sin importar lo del arbitraje, nosotros ya habíamos empezado a conversar con el concesionario, porque el tema de quién paga lo

DOCUMENTO DE TRABAJO

veríamos después, el concesionario elaboró ya tres estudios estructurales para poder encargarse de... y ya le hemos encargado el cambio de tres puentes.

Nosotros también hicimos una evaluación con la [...] que es una unidad de la dirección general, que señaló que de los 21 puentes que el concesionario señalaba, había siete que sí estaban en estado de riesgo y que recomendaba que se haga una evaluación estructural, para poder determinar, no una evaluación solamente visual sino estructural.

Es lo que ya en 3 de los casos, lo ha hecho el concesionario y ya le hemos encargado los expedientes técnicos para que pueda reemplazar estos puentes. Y los otros 4, le estamos encargando el estudio estructural, que va a determinar cuál va a ser la solución definitiva, a lo mejor va a ser cambio, a lo mejor va a ser reforzamiento. Eso lo determinará el estudio.

Y eso mismo estamos replicando con todos los concesionarios que tienen infraestructura, que ha sido entregada por Provias Nacional, y que no han tenido una rehabilitación o no ha tenido la puesta a punto. Estamos trabajando para eso, para poder encargarse, ahora, repito, son 16 concesiones y en todos estos casos van a ser asumidos por el concedente, el presupuesto va a ser asumido y es muy muy muchas veces hasta ahora la norma no ha cambiado, estamos promoviendo un decreto de urgencia, lo hemos intentado varias veces, bueno ahí es otra discusión, el decreto de urgencia, depende del Ejecutivo, pero si lo hacemos con una ley, si este dependería del Congreso, nosotros hemos trabajado también una norma, tenemos, ya tenemos. La norma debería, estamos trabajando en una norma, que ya estamos para mandarla, lo que estamos pidiendo es que los puentes, el reemplazo de puentes, no pase por esta terrible situación de perfil, queremos encargarnos directamente sin adenda. Los puentes definitivos, los puentes provisionales eventualmente cuando se requieran o cualquier intervención de emergencia, las emergencias preventivas, lamentablemente la norma no ha previsto emergencias preventivas, exacto. Eso estamos trabajando.

Para concluir, porque creo que ya hemos hablado, pues, eso, las seis concesiones ya comenté, las seis concesiones autofinanciadas son Red Vial 6, Red Vial 5, Red Vial 4, Autopista del Sol, IIRSA Centro y COVINCA. Las demás son concesiones autofinanciadas, pero como bien ya han explicado, no es que ellos cobren el peaje y se lo lleven. **(20)** El peaje va a un fideicomiso y se utiliza para el mantenimiento periódico y para el mantenimiento de emergencias. Y cuando falta, el concedente tiene que colocarlo, por eso es cofinanciado. Y el regulador, bueno, le repetimos, Ositran es quien supervisa las obras y el mantenimiento.

Muchas gracias.

DOCUMENTO DE TRABAJO

La señora PRESIDENTA.— Bueno, creo que no hay nada más.

Agradecemos a todos los invitados y funcionarios por sus informes y creo que esta reunión, por primera vez de los concesionarios, tendría que volverse a repetir antes de terminar mi periodo para poder ver cómo están avanzando y cómo también ustedes están avanzando en un trabajo mancomunado, consensuado y articulado con el MTC.

Les agradezco mucho. No es por meter las narices en sus concesionarias, pero yo creo que cuando todos los peruanos nos juntamos, hay una frase muy bonita, un mensaje que hace tiempo me lo dijeron, que la única manera de hacer un gran trabajo es amar lo que haces y te apasionas por lo que comienzas a conocer. Yo creo que hoy día con esa palabra y con ese mensaje nos vamos.

Amémonos unos a otros y dejemos el nombre de cada profesional en su espacio. Recuerden que son agentes de cambio y que, por las pistas y por los puentes que ustedes hagan, el día que pasen, quizás ya no ustedes, sus hijos digan: "Esto lo hizo la concesionaria donde mi padre trabajó". "Por aquí caminó Francisco, por aquí caminó Gabriela".

Nosotros nada nos llevamos, queridos hermanos y amigos. Si en algo hemos ofendido, mil disculpas, pero nosotros somos las personas que salimos cada vez a nuestra región y nos jalan las orejas. Y vemos, y eso no es de ahora, es de años.

Y de verdad que alegría me da que en dos años MTC haya hecho algo, después de 10 u 8 años. Porque esto es pasión y es amar y conocer la realidad *in situ*.

Gracias y pido la dispensa del trámite de aprobación del acta para ejecutar los acuerdos tomados.

Si no hay oposición, se dará por aprobada. No habiendo oposición, se da por aprobada.

Siendo las 18:55 h, se levanta la sesión.

Que Dios nos bendiga y buen inicio de semana de cuaresma. Que el Señor me los bendiga a cada uno.

—A las 18:55 h, se levanta la sesión.