

Área de Transcripciones

CONGRESO DE LA REPÚBLICA  
PRIMERA LEGISLATURA ORDINARIA DE 2024

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES  
3ª SESIÓN ORDINARIA  
(Vespertina)  
(Documento de Trabajo)

LUNES, 16 DE SETIEMBRE DE 2024  
PRESIDENCIA DE LA SEÑORA MAGALY ROSMERY RUIZ RODRIGUEZ

*-A las 14:20 h, se inicia la sesión.*

**La señora PRESIDENTA.**— A todos los presentes, y a los que nos siguen por la plataforma virtual de sesiones y de las redes sociales.

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

**El SECRETARIO TÉCNICO.**— Buenas tardes, señores congresistas y todos los invitados.

Congresista Portero López (); congresista Ruiz Rodríguez.

**La señora RUIZ RODRÍGUEZ (APP).**— Presente.

**El SECRETARIO TÉCNICO.**— Congresista Chacón Trujillo.

**La señora CHACÓN TRUJILLO (FP).**— Chacón Trujillo, presente. Buenas tardes.

**El SECRETARIO TÉCNICO.**— Congresista Acuña Peralta (); congresista Bellido Ugarte ().

**El señor ACUÑA PERALTA, Segundo Héctor (HD).**— Héctor Acuña, presente.

**El SECRETARIO TÉCNICO.**— Se está considerando su asistencia, congresista Acuña.

**El señor BELLIDO UGARTE (PP).**— Bellido Ugarte, presente.

**El SECRETARIO TÉCNICO.**— Bellido Ugarte, también se le está considerando.

Doroteo Carbajo (); congresista Echeverría Rodríguez.

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

**El SECRETARIO TÉCNICO.**— Conforme.

Congresista Espinoza Vargas () .

El congresista Doroteo Carbajo está manifestando asistencia por chat, presidenta.

**La señora PRESIDENTA.**— Consignar su asistencia.

**El SECRETARIO TÉCNICO.**— Congresista Doroteo se le está considerando su asistencia.

**La señora PRESIDENTA.**— Consigne su asistencia, señor secretario.

**El SECRETARIO TÉCNICO.**— Congresista Espinoza Vargas (); congresista Flores Ramírez.

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

**El SECRETARIO TÉCNICO.**— Congresista Heidinger Ballesteros.

**El SECRETARIO TÉCNICO.**— Congresista Espinoza Vargas..

**La señora HEIDINGER BALLESTEROS (APP).**— Heidinger, presente.

**El SECRETARIO TÉCNICO.**— Conforme, se le está considerando congresista Heidinger.

**El SECRETARIO TÉCNICO.**— El congresista Espinoza Vargas está expresando su asistencia vía chat.

**La señora PRESIDENTA.**— Consigne su asistencia, señor secretario.

**El SECRETARIO TÉCNICO.**— Congresista Infantes Castañeda (); congresista López Morales (); congresista Montalvo Cubas () .

La congresista López Morales está expresando su asistencia vía chat. ¿Se le considera, presidenta?

**La señora PRESIDENTA.**— Consigne su asistencia, señor secretario.

**El SECRETARIO TÉCNICO.**— López Morales se está consignando su asistencia

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

**La señora INFANTES CASTAÑEDA (FP).**— Infantes Castañeda, presente.

**El SECRETARIO TÉCNICO.**— Conforme, congresista Infantes se le está considerando.

La congresista Olivos está consignando su asistencia.

**La señora PRESIDENTA.**— Consigne su asistencia.

**El SECRETARIO TÉCNICO.**— Conforme.

El congresista Doroteo Carbajo ya se le ha considerado asistencia.

Congresista Paredes Fonseca (); congresista Portalatino Ávalos ().

Está expresando su asistencia vía chat la congresista Portalatino Ávalos.

**La señora PRESIDENTA.**— Consigne su asistencia.

**El SECRETARIO TÉCNICO.**— Consignado.

Trigozo Reátegui.

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

**La señora PRESIDENTA.**— Conforme.

**La señora PAREDES FONSECA (AP-PIS).**— Paredes Fonseca, presente. Paredes Fonseca, presente.

**El SECRETARIO TÉCNICO.**— Se le está considerando congresista Paredes.

Congresista Valer Pinto.

**El señor VALER PINTO (SP).**— Valer Pinto, presente.

**El SECRETARIO TÉCNICO.**— Se le está consignando.

Congresista Zea Choquechambi.

**El señor ZEA CHOQUECHAMBI (BM).**— Zea Choquechambi, presente.

**El SECRETARIO TÉCNICO.**— Conforme.

Congresista Zeballos Aponte ().

¿Hay algún otro congresista se encuentra presente vía virtual?

Están presentes 17 congresistas.

El *quorum* para la presente sesión es de 11 congresistas.

Tenemos el *quorum* de reglamentario.

**La señora PRESIDENTA.**— Gracias, señor secretario.

Con el *quorum* reglamentario, siendo las dos de la tarde con veinte minutos del día lunes, 16 de septiembre de 2024, se inicia la Tercera Sesión Ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones en la ciudad de Lima.

Antes, hago llegar la dispensa de la señora presidenta que se encuentra en una reunión muy importante, propia de la comisión. Ella se estará reintegrando en el transcurso que se desarrolla nuestra sesión.

Dicho eso. Como primer punto de la agenda tenemos la aprobación del acta de la segunda sesión ordinaria realizada el 9 de setiembre de 2024. Si no hay observaciones, se dará por aprobado.

Ha sido aprobado.

#### **DESPACHO**

**La señora PRESIDENTA.**— Colegas congresistas, el reporte de los documentos recibidos desde el 6 hasta el 12 de setiembre de 2024, así como el de los documentos enviados en el mismo periodo, se han remitido a sus despachos.

Si algún congresista desea una copia de algún documento, lo puede solicitar a la secretaria de la comisión.

También se les ha remitido la relación de proyectos de ley ingresados a la comisión en el mismo periodo.

Con el oficio número 114-2024-2025, se ha trasladado al Ministerio de Transportes y Comunicaciones los pedidos escritos de los señores congresistas Kelly Portalatino Ávalos y Alex Flores Ramírez.

Igualmente, colegas, con el Oficio 119-2024-2025 se ha trasladado al Ministerio de Transportes y Comunicaciones los pedidos de los señores Francisco de Asís Mendoza de Sousa, alcalde provincial de Atalaya, y Luis Fernando Arechaga García, alcalde del distrito de Tahuanía, que formularon en la sesión pasada.

También, colegas, con el Oficio 120-2024-2025, se ha trasladado al Ministerio de Transportes y Comunicaciones el pedido formulado en la sesión pasada por la congresista Mary Eliana Infantes Castañeda.

Con el Oficio 142-2024-2025, se ha citado al señor ministro de Transportes y Comunicaciones para que asista a la sesión a realizarse el 14 de octubre de 2024, a fin de que responda personalmente al pedido de información formulado por el congresista Guido Bellido Ugarte, sobre el sustento técnico y legal del proyecto normativo para modificar el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, el cual incorpora un régimen extraordinario y temporal para el otorgamiento de las licencias de conducir, en atención a la petición formulada con el Oficio 1852-2023-2024, en cumplimiento al acuerdo del Consejo Directivo del Congreso adoptado en la sesión del 3 de septiembre de 2024.

### **Informes**

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

**El señor ESPINOZA VARGAS (PP).**— Presidenta, Darwin Espinosa, por favor, considerar mi asistencia.

**La señora PRESIDENTA.**— Consignado su asistencia.

**El SECRETARIO TÉCNICO.**— No hay participaciones vía chat, presidenta.

**La señora PRESIDENTA.**— Bien, no habiendo participación de los colegas congresistas, paso a informar que en la mañana se realizó una mesa técnica de trabajo sobre propuestas para la mejor operatividad del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, con la participación del presidente ejecutivo de Corpac y quien estuvo presente la señora presidenta de la Comisión de Transportes y Comunicaciones.

Voy a hacer una pausa, colegas congresistas, porque ya se encuentra nuestra presidenta para que nos pueda informar a detalle de la reunión técnica de trabajo.

Muchas gracias.

**—Asume la presidencia la señora HILDA MARLENY PORTERO LÓPEZ**

**La señora PRESIDENTA.**— Buenas tardes a todos.

Con las disculpas, ustedes saben que están los incendios y han venido mis alcaldes de Incahuasi y hemos estado en la PCM en una reunión con los altos mandos del Ejecutivo.

Hoy en la mañana se realizó una mesa técnica de trabajo sobre propuestas para la mejor operatividad del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, con la participación del presidente ejecutivo de Corpac, representantes del Colegio de Ingenieros de

Lima, funcionarios del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, ejecutivos de Lima Airport Partners y de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional.

Al respecto, se tomaron notas de los principales puntos de interés, acciones, responsables y fechas, los cuales sistematizaremos e informaremos a todos los asistentes.

Es objetivo de esta comisión articular y hacer seguimiento a estas reuniones, ya que sobre esos aspectos también se pedirá rendición de cuentas al sector ejecutivo.

### **Pedidos**

Como cuarto punto, tenemos la estación de pedidos.

**La señora PRESIDENTA.**— Se ofrece el uso de la palabra a los señores congresistas que deseen formular pedidos.

**El señor FLORES RAMÍREZ (BS).**— Muchas gracias, señora presidenta, saludándole a usted e igualmente a los colegas miembros de esta comisión que nos acompañan de forma presencial y también virtual.

Puntualmente, presidenta, quiero hacerle un pedido para que pueda agendar para sustentar en la siguiente sesión el Proyecto de Ley 8778, Ley que declara de interés nacional y necesidad pública el financiamiento del proyecto de inversión: "reemplazo del puente San Francisco en la red vial nacional ruta PE-28B-la Quinua-Tambo-San Francisco", y su construcción en el Vraem.

Toda vez, presidenta, el único puente que une a las dos regiones en el Vraem, Ayacucho y Cusco es el puente San Francisco, que ya tiene más de cincuenta años y, por lo tanto, necesita ser reemplazado. Siendo uno de los puentes importantes para la unión vial de estas dos regiones, que une a muchos distritos y provincias, se hace necesario su reemplazo.

Si bien es cierto que el proyecto es declarativo, dada su magnitud y por su tamaño y luz, será una inversión millonaria, presidenta. Es necesario que, desde la Comisión de Transportes y Comunicaciones y desde el Congreso, podamos aprobar este proyecto de ley para que se priorice el presupuesto y, de esta manera, respondamos al Vraem, una zona de nuestro país que lamentablemente necesita la atención urgente por parte del Estado.

Reitero, presidenta, la necesidad de agendar para la siguiente sesión el Proyecto de Ley 877.

Gracias, presidenta.

**La señora PRESIDENTA.**— Gracias, congresista Alex Flores. Priorizaremos su pedido.

Asesores, ténganlo en cuenta, por favor, y para la agenda de la próxima semana.

#### **ORDEN DEL DÍA**

**La señora PRESIDENTA.**— Iniciamos esta estación con el informe del señor Juan Álvarez Andrade, alcalde de la Municipalidad Distrital de Chancay, sobre la problemática inmediata y las propuestas de solución en el transporte y las comunicaciones en las vías de acceso e infraestructura vial, a propósito de la próxima inauguración del terminal portuario multipropósito de Chancay.

Le damos la bienvenida al señor alcalde, así como a los funcionarios que lo acompañan.

Tiene el uso de la palabra y gracias por estar aquí.

**El ALCALDE DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE CHANCAY, señor Juan Álvarez Andrade.**— Señora presidenta de la Comisión de Transportes del Congreso de la República, señores miembros de la comisión.

En Chancay tenemos en este momento un tema pendiente ocurrente del Ministerio de Transportes y la autoridad local, y el plan de desarrollo urbano en el distrito de Chancay, elaborado por el Ministerio de Vivienda.

Respecto a los trazos de una nueva vía que se pretende construir, para ello quiero ceder el uso de la palabra al arquitecto Díaz para que haga una breve exposición y luego yo continuaré con ello, por favor.

**La señora PRESIDENTA.**— Muchas gracias, señor alcalde.

Tiene el uso de la palabra el ingeniero.

**El señor Díaz Paz, Gustavo.**— Buenas tardes a todos.

Mi nombre es Gustavo Díaz Paz; soy el jefe del equipo del plan de desarrollo urbano del distrito de Chancay desde el Ministerio de Vivienda, del área de desarrollo urbano de dicha cartera.

No sé si pueden poner el PPT que se entregó, por favor. (2)

**La señora PRESIDENTA.** — Por favor, los PPT.

**El JEFE DEL EQUIPO DEL PLAN DE DESARROLLO URBANO DEL DISTRITO DE CHANCAY, DEL MINISTERIO DE VIVIENDA, el señor Gustavo Díaz Paz.**— Sí, gracias.

Este plan de desarrollo urbano se viene gestionando desde febrero de este año. Ya estamos a puertas de pasar a consulta pública que se tiene en octubre. Y este plan de desarrollo urbano, el Ministerio de Vivienda, no solamente lo ha pensado para Chancay, sino para toda la provincia de Huaral; entendiendo que el gran impacto económico beneficioso del puerto no solamente va a impactar el distrito sino toda la provincia, el norte chico. Y también el ministerio está financiando planes en Lima Norte y el Callao, como se ve en esa diapositiva, lo cual es un área de influencia muy grande. Tenemos que estar preparados, planificando para estos grandes cambios económicos y que van a tener repercusiones territoriales y urbanísticos.

Siguiente por favor.

Un diagnóstico rápido – siguiente por favor–, es que el ámbito rural y urbano, son ámbitos actualmente separados en el distrito; y, ambos, tienen, además, una gran tara que es la gran pobreza que existe en el distrito. Casi el 74% de la población del distrito de Chancay, está bajo la línea de pobreza. Sobre todo, la gran concentración que hay en las zonas rurales que están en la parte norte, donde prácticamente, no existe población de clase media o clase alta. La mayoría está en la línea de pobreza o mucho más abajo.

Siguiente por favor.

Voy a hacer también un súper resumen de esta síntesis del diagnóstico, que es la poca cobertura, por ejemplo, de servicios básicos como lo que se ha encontrado, que es que el 20% de la población no tiene servicios de agua, el 27% de la población no tiene servicios de desagüe, el 14% de la población no tiene conexión a electricidad. Solamente existen tres hectáreas en espacios públicos, y casi la mitad de los espacios públicos, están sin implementar, es decir, son tierras baldías. Y el 80% de las playas actualmente, están sin ningún tipo de equipamiento, sin ningún tipo de acceso; y no existe hospitales de nivel alto, nivel 3, en el distrito ni siquiera a 30 minutos o 45 minutos a la redonda del centro de Chancay.

Siguiente por favor.

Las propuestas, nosotros trabajando conjuntamente con los otros equipos del Plan de Desarrollo Urbano de Huaral, Aucayama, y el Plan de Condicionamiento Territorial de toda la provincia de Huaral, hemos trabajado integradamente en forma de conglomerado urbano, porque es indiscutible que toda la transformación económica, urbana y territorial no solamente se van a dar en el distrito de Chancay, sino que va a permear hacia otros distritos también; los que están cercanos como Aucayama y Huaral. Entonces, desde esta integración a modo de conglomerado y de integración urbanística, se ha pensado el modelo de ciudad donde Huaral y

Chancay, efectivamente, tendrían los grandes polos de desarrollo urbano. Pero también se han pensado pueblos de desarrollo industrial, entendiendo las cadenas productivas que se van a gatillar por el puerto, el Chancay Park, además. Como ya se han visto en varios modelos de este tipo de puertos y cadenas logísticas.

Entonces, solamente para resaltar, sobre todo, el gran polo logístico e industrial que va a estar aportando Aucayama y Huaral, adicionalmente, a lo que ya se tiene previsto en Chancay.

Siguiente, por favor.

También hemos trabajado una visión de conjunto, donde se mezcla el gran potencial económico, portuario, logístico; pero también, con el desarrollo agropecuario, agroindustrial y ecoturístico de toda la provincia.

Siguiente por favor.

Y algo que queremos nosotros tomar en cuenta, es desde un enfoque de la competitividad territorial. Aquí hay un punto importante, porque lamentablemente, por el centralismo en nuestro país, nos olvidamos de que todos los territorios, todas las áreas políticas administrativas están compitiendo. Es el caso, por ejemplo, de Estados Unidos donde Nueva York compete con otras zonas como Nueva Jersey, o como zonas en Connecticut, entre otros puntos. Chicago, porque están atrayendo talentos está trayendo inversión económica. Y lo que nos olvidamos, es, a veces, cuál es esa competitividad territorial que no se ha aprovechado en ciertos lugares.

Entonces nosotros nos hemos puesto a pensar el caso de Chancay, en comparación como si hiciéramos una referencia con el sur chico de Lima, haciendo una estrategia de benchmarking, de, qué cosa tiene el sur chico e incluso la zona campestre de Lurín, y que no hay en la provincia de Huaral y, menos aún, en el distrito de Chancay, es que todo el sur chico, los balnearios hasta Asia Cañete, ya llegando hasta Chíncha, han desarrollado una economía turística y de balnearios, ¿no? muy apropiada y aprovechando esa ventaja competitiva; incluso, el valle de Lurín, también el turismo campestre, los barrios campestres. Pero no es lo mismo en el norte chico. Quizás desde Huacho está aprovechando mucho, y hacia Casma, hacia más al norte. Huaral, está aprovechando el turismo gastronómico campestre, todos sabemos los lechones, el chancho al palo y también barrios campestres. Pero en Chancay, a pesar de tener una gran costa, no se ha aprovechado esa esa ventaja competitiva, y a pesar de estar al costado, muy cercano de un gran monstruo de clientes, que son de Lima, que son casi 10, 11 millones de habitantes que podrían aprovecharse como potencial, de aprovechamiento económico.

Entonces, nosotros hemos analizado, cuál sería esa ventaja competitiva; y, evidentemente, –siguiente, por favor– una de las ventajas es la costa. Ahora resulta obvio, pero a la luz de lo que se ha tenido hasta ahora en Chancay, es que solamente entre el 5 y el 10% de su costa, ha sido aprovechado por los pobladores de Chancay. Entonces la pregunta es, ¿por qué no podemos aprovechar esa ventaja competitiva, además de otras como el patrimonio cultural, el patrimonio rural que se tiene en Chancay? Y si comparamos, además, sobre todo las personas mayores aquí recordarán cómo era la costa verde hace 50 años o 40 años, se parece mucho a lo que es Chancay ahora, la costa verde de Miraflores, Barranco, San Miguel, tiene la misma geografía que la de Chancay actualmente. Y Miraflores, Barranco, San Isidro han desarrollado un capital inmobiliario y un capital de marca ciudad, tremendamente, pero este no ha sido el caso de Chancay y, nosotros, hemos visto esta oportunidad como también un apalancamiento para el desarrollo de este distrito.

Siguiente por favor.

Solamente voy a mostrar ahí unas fotos, donde se ve la belleza, es como es casi viajar hace 50, 70, 80 años en el tiempo, de cómo era la Costa Verde, y la gente, por suerte que no hay tantas personas que lo están usando, todavía puede usar.

Siguiente por favor.

Lo que se hacía en Lima, aprovechar los chorrillos, todos los humedales que se generaban ahí, –siguiente por favor– como era la Costa Verde antes, y actualmente la gente lo usa. Está en la playa Agua Dulce, en Chancayllo, en las playas del norte, las piscinas que parecen unos spas parecen un hotel de lujo, que es una piscina de agua dulce con cascadas, de agua limpia y mirando al mar, que casi parecen spas, y todas estas playas de Chancayllo, en medio de la naturaleza.

Siguiente, por favor.

Entonces, ¿qué es lo que nosotros queríamos hacer con esta metodología de la ventaja competitiva? Es que Chancay, gracias a todo lo que va a traer el puerto y todo este gatillamiento de economías alrededor de la industria, de la logística y el comercio, también desde el desarrollo urbano, de la planificación urbana, nosotros podríamos pensar a un Chancay no sólo como una ciudad puerto industrial, sino también, adicionar otros conceptos de desarrollo como la ciudad jardín, la ciudad balneario, una ciudad malecón, una ciudad de la recreación nocturna, una ciudad hotelera y de las convenciones. Evidentemente, acá van a venir muchos turistas y turismo de negocios. Una ciudad de la cultura aprovechando el gran legado arqueológico que también se tiene, y el patrimonio inmaterial; la ciudad de las compras es evidente que esto se puede volver

una pequeña Panamá, por toda la cantidad de acceso rápido a los bienes internacionales y una ciudad ecológica.

Siguiente, por favor.

Y esto, no solamente va a ser algo declarativo o retórico, sino que evidentemente, el turismo y los servicios van a generar una nueva cantidad de empleos, que va a adicionar y puede ser equiparable, incluso, a la cantidad de empleos que va a traer la industria.

Sabemos que uno de los principales promotores de los empleos, son el turismo y los servicios en las ciudades.

Siguiente, por favor.

Entonces, el modelo de ciudad que estamos planteando en marco general, es que actualmente esta ciudad, esas manchas negras que ustedes ven por ahí, son las partes de los centros poblados rurales y urbanos. Como pueden ver, están fragmentados, están aislados, sin conexión. La única forma de conexión actualmente es la Panamericana. Y lo que queremos es conectar con toda esta gran expansión urbana de mil hectáreas, que es el cálculo que se necesitaría para las 150 mil personas que llegarían, o sea, llegarían en el transcurso de 10 a 15 años, por toda la cantidad de empleos que habría. Se necesitaría esta, toda esta cantidad de nueva área urbana; pero, lo que queremos es matar dos pájaros de un tiro, es tener una reconexión con la costa, es decir, que la expansión urbana se dé a lo largo de la costa, y a la vez, conecte estos fragmentos de centros poblados al norte, que son de mayor orientación rural con el sur, que es más urbano y más consolidado en términos urbanísticos.

Y esto nos ha traído grandes zonas, que son la determinación de una zona turística eco recreativa en Hatillo, Río Seco, que estaríamos recuperando la zona de costa, lo que le llamamos esta gran integración urbanística que le llamamos la zona del gran Chancay, y la parte sur del mega parque eco arqueológico del humedal Santa Rosa y la zona arqueológica de Salinas y el río Chancay y el hub industrial, que estaría incluido por las zonas de Chancay Park y de Famesa y zonas industriales en Pampa del Inca, casi 2.200 hectáreas en esta parte.

Siguiente, por favor.

Este es un poquito el concepto de cómo se estaría integrando la zona norte de Chancay, con la zona sur. Vamos a tener malecones e hidro alamedas que son el aprovechamiento de las acequias en los canales, para tener grandes avenidas arboladas como acá lo tenemos en la avenida San Borja Norte, por ejemplo, en la avenida Salaverry.

Siguiente, por favor.

Y esta es una visual actual desde la parte norte de Chancay, hacia el Chancay centro. Y vamos a ver que, gracias a la regulación de zonificación y vías, -siguiente, por favor-esto se podría transformar, -siguiente-, en un perfil urbano parecido, por ejemplo, a la de Miraflores, pero tendríamos

la ventaja de que nosotros ya estaríamos planificando desde ahora; no con la ganancia del suelo al mar.

Siguiente, por favor.

Aquí hay otras vistas. Esto es en la Punta Casonal, por ejemplo, donde además se gana un poco más, la geografía ya gana un poco más, sobresale hacia el mar, eso es casi un Cabo que podría ayudar también, a hacer un desarrollo de hoteles o financieros.

Siguiente, por favor.

Esta es otra vía, ya otra parte, conectando, por ejemplo, con la zona norte del centro de Chancay, hacia el estadio.

Siguiente, por favor.

Que todos estos grandes malecones, estarían conectando con el actual centro de Chancay.

Siguiente.

Aquí otras imágenes ya nocturnas, donde se verían estas grandes alamedas, que, además, son un pretexto, estas grandes avenidas que son un gran pretexto, para otorgar grandes áreas verdes que tanto les hacen falta a las ciudades peruanas. Siguiente.

Estamos basándonos en referentes internacionales y nacionales como en Ferreñafe; en Mendoza, Argentina; o Barcelona, donde aprovechan las grandes infraestructuras de riego, para que sean también paseos urbanos.

Siguiente por favor.

Estos son los conceptos de la ciudad Alameda, que justamente hablábamos de avenidas, entre 70 y 90 metros, donde además de tener obviamente grandes carriles para transporte público y privado, se está reservando grandes bermas, para parques lineales que conectarían la zona norte actual de las zonas rurales, con la zona centro-urbana, también que permitiría el transporte público, como ya comenté, pero también de ciclovías.

Siguiente por favor.

Y un proyecto especial, –siguiente por favor–, es la zona de Santa Rosa, el humedal, con la zona arqueológica que se convertiría en el gran parque de la región de Lima, porque tendría casi la misma cantidad de área que el Central Park de Nueva York. Son casi 380 hectáreas aquí, donde además de tener belleza de humedales ecológica, tienes la belleza de un gran complejo arqueológico que es Salinas.

Siguiente por favor.

Si es la edición final.

Siguiente por favor.

Y esto también está basado en otros proyectos como hay muchos además en China. La Huaca Pucllana en Miraflores, la recuperación de estas huacas, para, además, con concesiones públicos privadas, para seguir fomentando y garantizar la sostenibilidad en el tiempo de su uso y mantenimiento.

Siguiente, por favor. Sí.

Bueno, eso parece una vista desde el río.

Siguiente.

Creo que estoy corto de tiempo.

Y ahora quiero hablar, –siguiente–, desde la movilidad urbana, porque estoy en la comisión de Transporte.

Como decíamos, todos los equipos hemos trabajado en la provincia, que estamos trabajando en la provincia de Huaral, desde el ministerio de Vivienda, el distrito de Huaral, Aucayama, los planes que están atendiendo a estos distritos y el plan provincial, hemos trabajado en conjunto, ya no solamente en una visión de 10 años, sino de 20 años, incluso, en un horizonte mayor; pero, normativamente es hasta 20 años lo que podríamos planificar, es una vía de evitamiento del área del conglomerado urbano, siguiendo también los requerimientos del ministerio de Transportes, que como concepto una vía de evitamiento, que es obvio también la palabra evitamiento, **(3)** debe evitar las zonas urbanas.

Entonces, las zonas urbanas, teniendo en cuenta el gran crecimiento que se va a dar en la provincia, nosotros ya hemos visto que las tendencias y los escenarios de crecimiento, tendría que ir en las zonas más rurales, que es justamente a las espaldas del distrito, porque el distrito es un distrito muy angosto. El distrito, además, tiene unos cerros, Pampa Libre, que por momentos se deja solamente 800 metros de ancho libre, de plano.

Entonces, ya la actual Panamericana pasa por ahí, y el único espacio que pueda transitar esta vía, es a las espaldas del distrito de Chancay, que es a su vez en la práctica también, las espaldas del distrito de Huaral, del área urbana de Huaral, que es justamente esa línea morada que ustedes pueden ver; y la que estaría menos sujeto a la tendencia de crecimiento urbano. Y a la vez se está pensando en una vía de evitamiento a 20, 25 años, que es el aro o el anillo más grande que pueden ver en el color más oscuro morado, que sería una vía de evitamiento ya de todo el valle.

Eso, también, hemos considerado los trenes que podrían, potencialmente, trazar sus rutas, los intercambios que podrían llegar también hasta el Chancay Park, las líneas, perdón, los ramales que podrían llegar.

Siguiente, por favor.

Entonces, hablando ya en el marco de la movilidad urbana dentro del distrito, el plan de desarrollo urbano de Chancay, se han determinado, se ha propuesto una alternativa de vía de Evitamiento, que pase por detrás del distrito, detrás de este cerro de Pampa Libre, que estaría también en una parte en el distrito de Huaral y que, luego, se empalme con la parte norte donde ya estaría más deshabitada en el distrito.

Entonces, esto estaría trayendo en el tramo del proyecto, aproximadamente, solamente 5% más de la propuesta que el MTC está generando. Pero, también, algo ventajoso en la propuesta alternativa que estamos formulando es que no estaríamos pasando por la costa, que tiene problemas de derrumbes de los acantilados también, por la erosión que hay; ya incluso antes desde el puerto, es una zona proclive a la erosión y el derrumbe de los acantilados y las varias quebradas que hay, lo mismo que hay acá en Lima, la quebrada de la Bajada de Baños, la quebrada de Armendáriz, se tendrían que hacer muchos puentes en esos lugares.

Entonces, hemos creado esta zona que evita, el futuro Chancay, y al interior se han determinado ya vías arteriales y colectores.

Siguiente, por favor.

Creo que esto podríamos pasar más rápido.

También se está proponiendo un proyecto de inversión pública, para el sistema integrado de transportes, que no solamente abarcaría evidentemente, el distrito, sino también toda la provincia, teniendo ya determinadas las vías arteriales, incluso, se está haciendo una nueva vía de conexión de Huaral a Chancay, que es hacia la parte norte, una paralela a la existente.

Siguiente, por favor.

Finalmente, lo que estaría generándose con toda esta regulación de zonificación y vías, es que –siguiente, por favor, – en Chancay tendríamos, por fin, una conexión de 22 kilómetros donde toda la costa del distrito estaría conectada. La gente va a poder ir caminando y en bicicleta desde la parte norte, el límite con Huacho, hasta el límite del río Chancay con Aucayama, Chacra y Mar. Ya no solamente va a ser un corredor, un malecón urbano, sino que la gente va a poder ir un fin de semana caminando con su familia, de punta a punta del distrito, disfrutando la costa.

Siguiente, por favor.

También, se está haciendo nuevos balnearios. El balneario de Hatillo y Río Seco para activar también estas zonas, que son, que tiene una vocación más ecoturística.

Siguiente, por favor.

Y, a su vez, como hablábamos, este sistema de hidro alamedas y malecones estarían brindando 200 hectáreas de parques lineales.

Siguiente, por favor.

Y se estaría generando este gran parque que hablábamos, que sería el parque más grande en la zona de Alameda, perdón, del Humedal de Santa Rosa y la zona arqueológica de Salinas, sería el parque más grande de la región Lima. Casi 380 hectáreas, como si fuera un parque zonal inmenso, porque el parque zonal más grande de Lima tiene 42 hectáreas, es Sinchi Roca, en Comas. Este tendría 380, además, conectado con el mar, con una vista hermosa hacia el puerto, con conexión hacia el río y con los humedales y la zona arqueológica de Salinas.

Eso sería todo, gracias.

**El ALCALDE DISTRITAL DE CHANCAY, señor Juan Álvarez Andrade.**— Sí, pero la vía que está proponiendo el ministerio de Transporte y Comunicaciones, ¿no lo han puesto?

Hay un inconveniente surgido. El ministerio de Transportes está haciendo un trazo que va cerca de la ribera del río a la ribera de Chancay. Donde nosotros estamos buscando que protegerlo a futuro para convertirlo en una zona turística, todo lo que es playa. Entonces, esa incertidumbre que se genera por una propuesta y la otra, está ahorita puesta en debate.

Nosotros queremos que se respete lo que está estableciendo el plan de desarrollo urbano, porque a futuro nos va a traer mayores beneficios. Porque, además, creo yo, que el ministerio de

Transportes tiene una mirada sólo de transporte, mientras que esta mirada es más urbanística, más cultural, más estructurada.

Y esa propuesta que ha establecido el ministerio de Transportes y Comunicaciones es de una idea que ha surgido antes de la idea de la construcción del puerto.

Ahora, con la construcción del puerto, cambia todo el panorama. Ya no puede ser esa misma mirada que tenemos ahora, con la de antes.

Ahora tenemos nosotros, la oportunidad de tener una ciudad modernizada, turística, bien urbanizada y, además, el nuevo trazo que plantea el Plan de desarrollo urbano va a beneficiar no solamente el distrito de Chancay, sino también a la provincia de Huaral, como distrito de Huaral. Porque va a darle la espalda a Chancay, pero también va a beneficiar a la provincia de Huaral.

Entonces, tenemos que llegar a un punto de coincidencia donde el ministerio de Transportes y Comunicaciones coincida con lo que está estableciendo el Plan de desarrollo urbano, que está siendo desarrollado por técnicos urbanísticos y socializado con la población. Mientras que lo del ministerio de Transportes y Comunicaciones es una imposición, a lo que nosotros no queremos que ocurra. Y, esto es un beneficio no solamente para el beneficio de Chancay, sino va a ser para la provincia y para la región Lima-Provincias.

Eso es lo que tenemos que sentarnos juntos porque cada vez que realizamos una reunión con el ministro de Transportes, prácticamente, no dice, ese es la vía, ¿por qué? porque va a demorar más, porque nos va a costar más. El costo ya para Chancay, todo lo que va a generar a futuro, es lo de menos.

Creemos nosotros que el tiempo que hemos tenido, podemos esperar un tiempo más, un tiempo menos, pero tenemos algo que va a beneficiar totalmente a nuestro distrito de Chancay. Si en nuestro distrito pobladores, si los pobladores han sacrificado gran parte de sus costumbres, tradiciones, el tránsito pesado, ahora queremos tener esa oportunidad que nos brinde el Estado, para dejar algo bien, para dejar un legado de una ciudad moderna. Ese es un punto.

El otro punto que tenemos es la reclasificación de vías.

¿Qué sucede?

A través de la construcción de este puerto han cruzado vehículos de alto tonelaje por unas vías que están dentro de la ciudad, pero están clasificados como vías de ámbito nacional; y, ahora, que estamos en conversaciones con la empresa para rehabilitar las vías, nos vemos nosotros en una situación difícil porque al

momento de hacer el estudio de preinversión, tenemos que invitar al ministerio de Transportes y Comunicaciones para que nos dé la autorización, para hacer este trabajo de rehabilitación, y se vuelve más engorroso, más lento, pero la reclasificación es lo más próximo que le entreguen esa vía, porque está dentro del distrito de Chancay. Era la antigua carretera Panamericana Norte, que hace como 40 años que ya no pasa por el centro de Chancay, pero sigue perteneciendo todavía, clasificado como una vía de ámbito nacional. Entonces, tenemos que reclasificar, para que nosotros tengamos la oportunidad de que ya se haga un trabajo articulado con la empresa, y rehabilitemos y sea más pronto.

El otro tema también está la construcción o el trazo del tren de cercanías.

Aquí tenemos un inconveniente social que se está generando, porque el ministerio de Transportes ha dado a la buena pro para que se hagan los estudios previos, pero cuando van los funcionarios del ministerio de Transportes, no coinciden con la autoridad de turno, porque nosotros también tenemos en Chancay una comisión de transporte. ¿Por qué? Porque cualquier noticia que haya en Chancay respecto a la corrupción, la gente inmediatamente se enardece. Y ¿qué sucede? están yendo trabajadores a hacer su función lógica, entonces le dice, ¿qué estás haciendo? Estamos viendo, va a ser el trazo del tren. Y ha coincidido en que han ido por un lugar donde está clasificado como ámbito nacional, y, que como está lleno de viviendas, la gente inmediatamente se ha asustado, dice, ya ves, nos van a quitar, nos lo van a expropiar. Entonces, genera una psicosis que no está dando buenas situaciones de tranquilidad para Chancay.

Por eso, nosotros esperamos que el ministerio de Transportes nos convoque a nosotros para hacer, y nosotros comenzar también a socializar con las personas, para que no se asusten; porque hay aquí, una psicosis de cualquier cosa que atañe construcción, o inmediatamente dicen Cosco Shipping, nos va a quitar. Porque así han generado. Así es. {...} no, vamos a coincidir todos, para explicarles y darles las pautas, a efectos de que no podamos tener nosotros, a una incertidumbre social. Nosotros somos, en esa parte, coincidente del tema de la construcción del puerto, y que estamos nosotros, siempre hemos trabajado junto, con el respeto a todo lo que es el medio ambiente, el tránsito, el aspecto laboral; pero tenemos que vivir en una situación en paz, de tranquilidad, para que no altere inmediatamente a la población, porque genera incertidumbre, es lo que no queremos.

Por eso, era inminente invitar al arquitecto para que explique, qué planteamiento tenemos como ciudad. Que se involucre el tema de transporte, se involucre todo el tema turístico, que no hay que perderlo. Eso era todo, señora presidenta, y si tiene alguna pregunta.

**La señora PRESIDENTA.**— Señor alcalde, muchísimas gracias y gracias también al arquitecto por tan valiosa exposición.

La pregunta tendría que ser, ¿qué tiempo tomará tener la vía de evitamiento, ya que, desde noviembre del 2024, operará o se esperará que opere el puerto de Chancay?

Y segundo, ¿qué apoyo necesitan, desde la comisión, para priorizar la reclasificación de vías?

**El ALCALDE DISTRITAL DE CHANCAY, señor Juan Álvarez Andrade.**— El tiempo de la conclusión de esa vía, no lo puedo establecer yo. Eso lo está estableciendo Nor{...?}, el ministerio de Transportes, y presumo que COSCO también debe haber tenido conocimiento al respecto.

Pero, la reclasificación de vías, creo que tiene que ser lo más pronto posible. Ya hemos iniciado el trámite, pero queremos que sea por, ¿por qué? en noviembre se comienza, se inaugura; pero mientras tanto, la empresa que quiere remediar esos espacios, no lo va a poder tener, a menos que el ministerio de Transportes saque en este momento un dispositivo legal para solucionarlo lo más rápido posible. Porque los trámites burocráticos son: Tiene que pasar informes a la provincia, la provincia a la región, la región al Ministerio de Transporte para que recién lo reclasifique.

O sea, toda una maraña de trámites para que recién lo reclasifique, y es lo que queremos nosotros saltar, a efectos de que nos den lo más rápido a la municipalidad este {...?} porque está ya dentro de la ciudad, sino que no ha sido clasificado nomás como local.

**La señora PRESIDENTA.**— Gracias, señor alcalde.

Tiene la palabra nuestra vicepresidenta.

**La señora RUÍZ RODRÍGUEZ (APP).**— Señor alcalde, muy buenas tardes.

Ante esta preocupación que usted nos plasma, ¿usted ha habido ya algún acercamiento con el ministerio, alguna reunión técnica, o es que todavía recién se está dando el primer paso?

**El ALCALDE DISTRITAL DE CHANCAY, señor Juan Álvarez Andrade.**— No. Ya hemos tenido reuniones ya. Ya hemos tenido reuniones ya técnicas, pero parece que el ministerio de Transporte persiste en esa actitud del trazo.

**La señora PRESIDENTA.**— Señor alcalde, nosotros desde la comisión, vamos a priorizar para ver si hacemos una mesa de trabajo, donde, señores asesores, para promover los dos

acercamientos, tanto de la parte de ustedes, como de ellos, y poder llegar a una conclusión, que es necesaria para la reclasificación de lo que ustedes tienen que, en estas vías, ¿no?

**La señora RUÍZ RODRÍGUEZ (APP).**—¿Puedo sugerir algo, señora presidenta?

**La señora PRESIDENTA.**—Sí, tiene la palabra.

**La señora RUÍZ RODRÍGUEZ (APP).**—En esta mesa de trabajo, si es que no lo ha habido todavía, señora alcalde, sería bueno, señora presidenta, invitar a la parte técnica tanto de la municipalidad, que conoce el tema, y, por parte del ministerio, y así se pueda aterrizar y concretizar en algo, ¿no? Porque aquí lo que buscamos es, una, ver el tema de costo, ¿no? Y qué tan beneficioso es para la población. Porque vamos a trabajar simplemente una carretera que nos va a servir para un determinado tiempo, creo que eso va a ser más costoso.

Entonces, con esa, sí, por favor.

**La señora PRESIDENTA.**—Gracias, vicepresidente.

Como segundo tema del Orden del Día, tenemos el informe del señor vicealmirante Gonzalo Ríos Polastri, gerente general adjunto de Cosco Shipping Ports Chancay Perú, Sociedad Anónima, sobre la problemática inmediata en las vías de acceso terrestre e infraestructura vial, a propósito de la próxima inauguración del terminal portuario multipropósito de Chancay y sus propuestas.

Bienvenido señor Tejada Mera, así como a los ejecutivos que lo acompañan.

Tiene el uso de la palabra.

**El GERENTE GENERAL ADJUNTO DE COSCO SHIPPING PORTS CHANCAY PERU S.A. Vicealmirante (r) Gonzalo Ríos Polastri.**— Señora presidenta, estoy muy agradecido por recibirnos en la comisión y habernos invitado a presentar algunas consideraciones del puerto de Chancay, igual los señores congresistas, miembros de la comisión y la persona que nos acompaña, al señor alcalde.

Si fueran tan gentiles, cargar la presentación por favor, para poder acompañar la presentación.

**El ALCALDE DISTRITAL DE CHANCAY, señor Juan Álvarez Andrade.**— Señora presidenta, le rogaría que me disculpe, tengo una reunión en el ministerio de Economía, las disculpas del caso, por favor.

**La señora PRESIDENTA.**— Sí, le damos las gracias. Hacemos una breve, para despedir a nuestros (4)

**-Se suspende la sesión.**

**-se reanuda la sesión.**

**La señora PRESIDENTA.**- Disculpe, tiene el uso de la palabra. Siga con la exposición.

**El GERENTE GENERAL ADJUNTO DE COSCO SHIPPING PORTS CHANCAY PERU S.A. Vicealmirante (r) Gonzalo Ríos Polastri.**- Gracias señora presidenta.

Lo que voy a presentar es, siendo esta la primera vez que el puerto de Chancay tiene la oportunidad de interactuar con la Comisión de Transportes en este periodo, hemos considerado primero presentar aproximadamente, qué cosa es el puerto de Chancay, cuál es la implicancia para el país y abordar lo que nos piden puntualmente posteriormente. Es decir, las vías inmediatas y qué cosa tiene el puerto para la conectividad.

La siguiente por favor.

En realidad, este gráfico muestra un poco la razonabilidad de hacer el puerto de Chancay. Es innegable que el comercio exterior de la región, el comercio exterior del Perú, ha tenido un incremento fundamental hacia Asia. Y el crecimiento del mercado en la región, hace más razonable, en vez de seguir las rutas tradicionales por la costa del Pacífico, hasta llegar a Norteamérica y cruzar al Asia, a tener un punto en la región sur del continente americano, que permita concentrar la carga, para salir en tránsitos express, hacia el continente asiático. Esto tiene una serie de implicancia. Y, paulatinamente, el comercio del Perú y el comercio de toda la región ha crecido en volúmenes absolutamente importantes, como figura en la vista. En los últimos años, casi se ha multiplicado en 20 años, 35 veces el comercio con esta región. Y esto para el Perú, tiene una implicancia fundamental si llega a concentrar un puerto hub, que tenga el comercio de los otros países cercanos, que puedan tener un intercambio, no solamente para sus exportaciones, sino para concentrar puestos locales de transformación, que usen los recursos y que puedan distribuir al resto de la región.

La siguiente por favor.

Para el Perú tiene una serie de implicancias. La primera, es muy evidente, que son menos costos de transporte. Un puerto concentrador que tenga líneas directas, que no tengan que ir parando en otros puertos, como el día de hoy sucede en la región, significa abaratar costos. Pero ese abaratamiento de costos tiene muchas otras implicancias. La primera de ellas es que hace que los productos peruanos sean más competitivos. Si lo ponemos comparativamente con productos de la región, que van hacia el mismo mercado, tienen menos trayecto logístico, mejores

condiciones de transporte, y creo que un ejemplo que figura en la vista es de los arándanos por ejemplo. Más tiempo en la planta, menos tiempo de transporte y mejor posicionamiento en el mercado.

El día de hoy, hay muchos productos agropecuarios peruanos, que tienen que ir hasta por vía aérea al mercado asiático, donde en buena cuenta, hay casi 4 mil millones de personas que esperan productos que son producidos en la región.

Y esto, al mismo tiempo, tiene una implicancia en el sentido inverso, debido a que el tráfico marítimo no solamente lleva productos, sino también trae; en la medida que se concentre y se consolide un hub regional, los barcos traen insumos usan recursos locales, y permite que las grandes empresas generen trabajo y distribuyan al resto de la región.

Con esto qué quiero decir, señora presidenta, señores miembros de la comisión. No solamente estamos hablando de un lugar donde se embarquen y desembarquen mercaderías. Estamos hablando de un eslabón, de una cadena logística, que genera a su vez, diversas implicancias de puestos de trabajo en lo que término marítimo, le llamamos un hinterland, es el lugar hasta donde afectan. En este caso, en el Perú. Si hay mayor posibilidad de colocar productos, hay productores agropecuarios que van a empezar a sembrar mejores cosas, porque tienen un mercado al cual van a abastecer. Y hay mercados internacionales o cadenas de distribución o fábricas, que empiezan a trasladar su característica de producción, al local donde está el hub, para poder distribuir las.

Entonces, el puerto, en realidad, es un eslabón de la cadena, pero es un eslabón fundamental. Y hablo del puerto, no solamente el puerto de Chancay, sino la capacidad portuaria del Perú, que se genera junto al puerto.

La siguiente por favor.

El puerto de Chancay es una buena noticia para el país, no solamente en términos de lo que ya expliqué sino en términos de inversión privada. El puerto es una inversión 100% privada. En épocas, en las últimas décadas, en las que la inversión privada es cada vez más compleja.

Para el Perú, ha significado mil trescientos millones de inversión 100% privada, en su primera etapa, que es la que vamos a poner a disposición, a partir de finales de este año.

En el futuro, el plan maestro continúa con crecimiento del puerto y pudiera llegar, a niveles de inversión superiores a los cuatro mil millones, cuando se concrete. Posiblemente, dos décadas y

media, pero es una progresión de desarrollo conforme crece el mercado.

La siguiente, por favor.

Y estas son algunas características básicas del puerto. Reitero, es un puerto 100% privado, desarrollado en terrenos adquiridos por los inversionistas, con toda una inversión de construcción 100% privada, evidentemente financiada con bancos, para poder consolidar el puerto. Tiene un modelo de regulación de libre mercado, y es capaz de recibir, y es una característica especial del puerto, para tener la función de Hub, que tenga condiciones geográficas importantes.

Creo que todos somos conscientes, señora presidenta, que el Perú tiene una posición espectacular, estratégicamente ubicada, el centro del país aún más, y Lima y Chancay, el consolidado de la zona central del Perú, tiene además una posición geográfica espectacular.

Pero en el puerto de Chancay, conseguimos profundidades además muy amplias que permiten que los grandes buques concentradores, que sirvan a la función hub, puedan ingresar.

El puerto de Chancay, en su versión de contenedores, tiene una rada que permite tener hasta 17.8 metros de profundidad, es la profundidad más grande que existe en la región. Y, eso es lo que, junto a las características técnicas, le permite tener esa función hub. No hay puertos en el Perú, no hay puertos en la región que superen los 16 metros y medio. Y los barcos siguen creciendo, hasta niveles en los que únicamente este puerto, va a poder servir para esta concentración de tráfico marítimo.

El puerto está orientado a carga contenerizada de proyecto granel no mineral, fraccionada y carga rodada. Es decir, todo tipo de mercadería, excepto minerales a granel, y proyecta la integración y la integración puerto-ciudad.

Yo escuchaba con mucha atención la presentación tanto del alcalde como del funcionario del ministerio de Vivienda, porque llevamos 6 años casi involucrados en proyectos muy puntuales, para el desarrollo de Chancay. Habiendo hecho un diagnóstico de cierre de brechas, y participado intensamente, en algunos de estos equipamientos principales a los que se refería el consultor del Ministerio de Vivienda, en áreas como educación, salud, seguridad, proyección de saneamiento, entre otras. Habiendo generado muchos proyectos de inversión pública, en estudios de pre-inversión completos, en convenio con las autoridades correspondientes, y estando muy de cerca del trabajo de desarrollo, del plan de desarrollo urbano, que está haciendo Vivienda, con propuestas que algunas de ellas hemos visto

plasmadas, en la presentación del funcionario del ministerio de Vivienda.

La siguiente por favor.

El puerto tiene, en su primera etapa, la conformación que ven ustedes en la vista, tiene un área total portuaria de 141 hectáreas; y, en su primera fase, va a tener 4 muelles, 2 de ellos, dedicados exclusivamente a contenedores, con 1.500 metros de muelles. Y como lo había explicado de una manera fundamental, en la parte de contenedores, 17.8 metros de profundidad. Tiene un complejo de ingreso, que va a permitir separar la carga e impactar de la menor manera posible a la ciudad.

Todo el diseño del puerto se basa en esto. Y por eso tiene 3 componentes diferenciados. Un conjunto de vías de acceso al puerto, un complejo de ingreso que está del lado de las dunas, viendo hacia el norte. Es decir, para ingresar al puerto hay que voltear a la derecha, viendo hacia el norte. Y a partir de ahí, un túnel de 1.84 kilómetros conecta esta parte con el mar, con la parte portuaria.

Y esto tiene una razón fundamental, porque es un puerto que se construye desde cero. Siendo un puerto que se construye desde cero, ha recogido toda la tecnología y todas las experiencias de la mejor convivencia puerto-ciudad y cómo hacer que el tráfico que viene hacia el puerto no tenga un impacto en la vida del día a día de Chancay, y, al contrario, promueva cadenas de valor al interior de la misma.

Pase al siguiente por favor.

Esta vista, muestra la parte portuaria propiamente dicha. La parte de contenedores como se ve ahí tiene 80 hectáreas, es un área sin duda la más grande que hay en el país, aun cuando tiene únicamente 2 muelles de contenedores, 2 terminales para contenedores, que significa un muelle muy largo de 860 metros y, de una manera, como voy a explicar más adelante. que funciona totalmente automatizado. No hay personas que operen la parte contenedora del puerto de Chancay. Tiene canales de acceso, que vienen por vía marítima naturalmente, y posiciones de almacenaje de carga refrigerada, y protecciones como el rompeolas de 2.7 kilómetros de largo, que le dan una estabilidad que permite operaciones continuas.

Pase a la siguiente, por favor.

En esta vista, quisiera explicarle, señora presidenta, algunas de las características fundamentales de tecnología. El puerto incorpora la tecnología portuaria más avanzada del mundo.

Vamos a tener un puerto 100% automatizado. Ninguna de sus grúas principales en la parte de contenedores, y en la parte de patio de contenedores, tiene personas como operadores. No tiene motores de combustión interna. Todo el funcionamiento es a sistemas eléctricos. Tiene el control, no es remoto, es una plataforma informática, que recibe el plan de carga de los barcos, entra a un sistema que identifica qué contenedores hay que subir o bajar. Las grandes grúas, ninguna similar en la región, son grúas de 90 metros de alto, 60 metros de brazo de carga, que recogen 70 toneladas en el extremo de los 60 metros. Y no hay una sola persona y son eléctricas.

Toda esta tecnología, está disponible, y es la de mayor vigencia, el día de hoy, en el mundo. Y le da una altísima eficiencia al puerto y condiciones de seguridad, porque no hay personas, se evita el movimiento de personas caminando entre los contenedores, y se evita una serie de interfaces que le restan eficiencia a las operaciones portuarias.

Otra de las características, es que esto, sin embargo, significa mucha energía eléctrica; pero el puerto, lo que ha hecho, es traer 7 kilómetros de línea de transmisión exclusiva para el puerto, con capacidad de abastecer posteriormente, el parque industrial de Chancay. Yo le pongo como ejemplo que la ciudad de Chancay tiene una subestación eléctrica de 28 mega watts. Para la primera etapa del puerto, siendo todo eléctrico, se necesitan 38.

Hemos traído 7 kilómetros de línea de transmisión, que trae una subestación instalada ya, que da una capacidad de 50 con capacidad de crecer a 150 mega watts. De modo que no se afectan los servicios de la ciudad. Y es otra de las consideraciones que existen de convivencia.

Lo mismo, en el tema del agua. El puerto tiene una planta desalinizadora, usa el agua, la procesa, tiene una planta además de procesamiento de aguas residuales del puerto, y las normas del Sistema Nacional del Agua para su posterior disposición. Todo esto, está disponible incluso, en los vehículos al interior del puerto que trasladan los contenedores.

La vista en el lado derecho muestra uno de estos camiones, no tienen piloto, es solamente la plataforma, que, nuevamente, están con un sistema informático que recibe el contenedor, lo lleva al patio donde deben estar, la grúa del patio lo recibe nuevamente sin piloto, de acuerdo al sistema, y ubica los contenedores en el patio cercado donde no ingresa ninguna persona.

Esta es la tecnología más actual disponible en el mundo.

La siguiente, por favor.

Quisiera referirme ahora ya a algunos aspectos de conectividad que van apareciendo. Cuando yo le decía que ingresábamos hacia el lado derecho de las dunas, este es el complejo de ingreso.

¿Por qué es relevante, señora presidenta?

Porque este complejo de ingreso tiene al interior del mismo, un parqueo de camiones. De modo que los camiones, no están saliendo de la Panamericana o esperando la Panamericana, sino ingresan al complejo portuario. En el complejo portuario son escaneados, para el tráfico ilícito de drogas. Son escáneres que están a cargo de la aduana. En este caso, el gobierno de los Estados Unidos ha donado los escáneres a aduanas y nosotros estamos instalándolos en el puerto. Entonces, toda la carga de exportación debería ser escaneada con los camiones en movimiento.

¿Por qué esto es relevante?

Porque cada vez que se pone algún eslabón de la cadena automatizado, significa menos tiempos de traslado, menos tiempos de espera y, por supuesto, mayor flujo de movimiento sin tener que crear colas o que haya esperas en la parte exterior del puerto. Tiene al interior, una vez que se pasan los controles, se pasa el centro de camiones, hay 7 gates, 7 puertas de ingreso ya hacia el complejo portuario. Todo esto está en un área de 32 hectáreas, que está hacia el lado de las dunas, donde antes no existía nada.

Se ha hecho mucho movimiento de tierras, se ha estabilizado toda la plataforma y ahí está el edificio administrativo, que es el que ustedes ven en la vista, que ya está en este momento terminado. Estamos haciendo fase de prueba con oficinas al interior, y, por ahí, también se ingresa hacia el túnel. Una vez que se han pasado todos los controles, los camiones ingresan hacia el túnel y el túnel está ya en zona primaria. El túnel es un túnel de 1.8 kilómetros como le decía, es una obra exclusiva para el puerto, está dentro de zona portuaria y conecta hacia la zona marítima.

La siguiente, por favor.

La vista muestra, aproximadamente, cómo son los ejes de traslado. El puerto ha construido, luego de firmar los correspondientes convenios con el ministerio de Transportes, las vías elevadas que figuran con las líneas naranjas y rojas. Si alguien ha estado por Chancay, habrá visto unas estructuras, vamos a mostrar unas fotos, que son las vías elevadas. Estas vías elevadas, son construidas por el puerto. Para quienes tienen que salir, por ejemplo, del puerto e ir hacia el sur, toman una vía elevada, **(5)** pasan al costado de la Panamericana y caen a la carretera Panamericana. Igual, quien viene del norte toma la vía elevada

e ingresa al puerto. Por supuesto, del puerto hacia el norte, voltean a la derecha y del sur hacia el puerto se voltea a la derecha a nivel.

Este complejo de sistema de vías se complementa con el túnel y ambas son componentes fundamentales de la convivencia y de conectividad local del puerto. Ambas tienen un costo aproximado, presidenta, de 140 millones de dólares. Solamente la parte de interconexión vial y de proyección del tiempo de conexión entre los vehículos y el puerto.

La siguiente, por favor.

La vista muestra el plan maestro del puerto, lo que está en las líneas rojas es el puerto en la etapa actual que estamos construyendo. Actualmente, a partir de noviembre que el puerto está listo y pasaremos la etapa de certificaciones con la Autoridad Portuaria Nacional y estimamos que en febrero del próximo año entraría en etapa comercial.

El puerto en su fase final, sin embargo, ya tiene un diseño que son 15 muelles, 11 de ellos de contenedores y 4 de carga general.

La siguiente, por favor.

Esta es una parte complementaria y el arquitecto Díaz hablaba de Chancay Park, con frecuencia lo ha mencionado. Chancay Park es un proyecto complementario al puerto de Chancay que es otro eslabón de la cadena logística. Cuando yo le decía que los barcos deberían venir y tener capacidad de transformación y generar un hub logístico industrial, me refería a esta otra parte que es Chancay Park, que está colindante con el puerto, pero es un puerto que lleva una empresa paralela al puerto de Chancay. Y esta de acá tiene igual una conformación por etapas, tiene su plan maestro que ya tiene un estudio de impacto ambiental aprobado, una zona de almacenaje, industria ligera, industria pesada, zona residencial, zona de academia, porque no hay parques industriales en el mundo que no tengan academia instalada para apoyar a las empresas que se instalen en la zona.

La siguiente, por favor.

En la conectividad interior, que quisiera detallarle el estado de avance que era exactamente lo que nos preguntaban ¿En qué estado de avance estamos respecto de la conectividad? Ya que el puerto está previsto en esta inversión privada de completarse en noviembre de este año.

La primera que se ha hecho es un buen diseño de interfaces con las vías públicas. Hemos sacado en su momento los derechos de vía correspondiente para la carretera Panamericana con la anticipación correspondiente sacar una vía auxiliar y a partir

de ahí ingresar o salir del puerto, es decir, las zonas de amortiguación a la carretera Panamericana con todo lo que regularmente exige la ley, que son derechos de vía.

La segunda ha sido no impactar el tráfico local de la red vial y para eso he explicado cómo van a funcionar las vías elevadas y el túnel, que aseguran que en el tiempo no se creen además o comercios que no sean apropiados, o robos, o interacción pasando por el medio de la ciudad con tráfico pesado.

Proyectar el comportamiento futuro y creo que acá me voy a obviar los comentarios porque hemos conversado ya con el arquitecto Díaz y él explicaba la vía de evitamiento de Chancay, por ejemplo. La vía de evitamiento Chancay pasa por terrenos del parque, del actualmente parque industrial de Chancay, va a haber un derecho de uso, un derecho de vía que se está gestionando con la empresa justamente para ser parte de ese evitamiento que mencionaba el alcalde, la primera parte pasa por la zona industrial, la segunda a partir de la carretera que va de Chancay a Huaral, es donde viene la divergencia entre el Ministerio de Transportes y el Ministerio de Vivienda, pero usted en un momento preguntaba y qué es lo que sucede allá, bueno, la primera parte podría avanzar porque no tiene impedimento, la segunda parte que es la que está en discusión, es importante que sea una definición cuanto antes. Y las otras que van por el lado de planificación y flujos interiores que las he ido conversando en el tema de automatización y tecnología.

La siguiente, por favor.

En este caso, yo ya me he adelantado a explicarle el tema de los derechos de vía, el tráfico segregado que hay para el público del tráfico que va para el puerto, y una serie de dispositivos como lectores automáticos, camiones que ingresan al complejo portuario, van con un escaneo completo del chofer, del camión, de la placa, de modo que todo el flujo pueda tener la mayor automatización posible. Y los escáneres de aduana que son en movimiento que a 15 kilómetros por hora deberían permitir el escaneo contra drogas. Esto hace que el 100% de la carga que se exporta sea escaneado, no aleatorio, no si le tocó un canal rojo o verde, el 100% que es un incremento fundamental en la seguridad de los que se embarcan. El *track center* y las puertas que ya las había explicado.

La siguiente, por favor.

Estos muestran algunas vistas fotográficas del avance el día de hoy. En la foto de mayor tamaño se ve el intercambio vial del lado izquierdo, y en el lado derecho esos círculos que ustedes ven ya están al interior del complejo de ingreso, que ya están terminados, estamos en la etapa final, todo el concreto ha sido ya vaciado, se están poniendo algunas barandas y algunos

artefactos adicionales de seguridad, pero la obra como infraestructura tiene un gran avance y únicamente estamos trabajando con el concesionario Norvial, que está en esa zona de la Panamericana, para completar ellos una obra que nos permita cerrar completamente el Eje número 1.

La siguiente, por favor.

Estas son vistas actuales del túnel, el túnel ya se unió en su momento, hace aproximadamente un mes tuvimos el momento de haber unido la construcción desde el lado de puerto y desde el lado del complejo de ingreso y actualmente está en acabados, de modo que a finales del mes de octubre está 100% acabado. Es un túnel nuevamente automatizado, son tres carriles y un cuarto carril que lleva evacuación de emergencia y dos fajas transportadoras. Estos tres carriles se administran, pueden ser dos de uno o solamente dos de regreso o solamente uno dependiendo de la cantidad de tráfico que exista. Y tiene características por supuesto sísmicas muy importantes. Toda la construcción está para soportar sismos de 8.5 grados, incluyendo el rompeolas que tiene 9 metros y medio de altura.

La siguiente, por favor.

En el caso de la integración con otras instituciones del Estado, está la que tenemos con el Ministerio de Transportes, junto a las vías elevadas que nosotros estamos construyendo, el Ministerio de Transportes tenía previsto hacer un pase a desnivel inferior. En este pase a desnivel inferior, se firmó un convenio con el Ministerio de Transportes de modo que se optimizase ese diseño y la empresa pagase la diferencia de esta optimización. Se propuso una serie de mejoras para el proyecto que tenía el Ministerio de Transportes y es un convenio que ya se tiene firmado desde octubre del año 2020 y estamos actualmente a la espera que se termine el paso que coincide con el Eje número 1 del puerto.

El ofrecimiento que tenemos del ministerio y de Norvial es que en el mes de octubre ellos terminan de modo que nos permitan nosotros completar nuestro Eje número 1 de ingreso al puerto. Y este es uno de los factores claves más importantes para el inicio, para la inauguración del puerto, terminar con el Eje número 1.

La siguiente, por favor.

Este es parte ya de detalle del diseño que está teniendo, la parte roja es la que se está completando y la parte verde ya la que está del otro lado del complejo de ingreso.

Pasa a la siguiente, por favor.

Igual, es un panel fotográfico de las obras que se están haciendo en este eje a cargo del contratista, la concesionaria Norvial que depende del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

La siguiente, por favor.

Esto es lo que corresponde, señora presidenta, a las obras que el puerto está haciendo como conectividad.

Puede pasar a la siguiente.

Si me permite, presidenta, yo quería hacer algunas consideraciones de lo que está fuera del puerto. En realidad, este es un resumen de lo que existe como conectividad, porque no es solamente que el puerto tenga una conexión por las vías que están inmediatas, el puerto es una parte componente de la logística nacional y el Plan Nacional de los Servicios Logísticos de Transporte contempla una serie de flujos de ejes logísticos, dentro de los cuales está ya visibilizado el puerto de Chancay y esto combina varios medios, combina el cabotaje que últimamente hubo la discusión en el Congreso, lo cual quiere decir pasar carga al lado marítimo en vez de poner carga en la parte terrestre, involucra el diseño del Plan Ferroviario Nacional que ya el ministro explicó la semana pasada acá, que están en perfil el tren de cercanías en la parte norte, involucrando ahora a Ancón y al Callao, e involucra una visión de conectividad con Brasil, que tiene también un gran mercado, que quiere llegar al Pacífico en mejores condiciones para poder trasladar al Asia su movimiento comercial, ojalá con transformación en el Perú, porque no es solamente que se deba generar tránsito.

La siguiente, por favor. La siguiente.

Okey, esto de acá tiene base, señora presidenta, porque voy a hacer eco de lo que el ministro ha presentado la semana pasada. En realidad, él estuvo acá mostrando cuáles son las obras que vienen inmediatas proyectadas alrededor de este eje central, no del puerto de Chancay, y muchas de ellas no son creadas por el puerto o para el puerto, vienen con anticipación, de muchos otros problemas. Por ejemplo, una de las obras que se ha presentado es el par vial de Pasamayo. El par vial de Pasamayo viene de los accidentes que hubo en Pasamayo que hicieron que cambien las rutas.

La siguiente, por favor.

Estas son un resumen que yo me voy a permitir no entrar al detalle, pero de las obras que están en este Plan Logístico Nacional al 2032 y solamente he sacado el extracto de lo que es el nodo Callao - Chancay, pero evidentemente existen estas obras ya identificadas, o sea, no son cosas para inventar, son cosas

que están anteriormente, incluso antes de la existencia del puerto.

La siguiente, por favor.

Esta es una vista que presentó ya el ministro, la he extraído directamente, que tiene las obras que se habían mencionado, el par vial de Pasamayo, la mejora de la carretera Panamericana, evitamiento de Chancay, el mejoramiento de la avenida Gambetta, que es una parte fundamental que creemos, presidenta, requiere todavía un desarrollo mayor.

Pase a la siguiente, por favor.

En la obra del Serpentín Pasamayo, la variante Pasamayo es configurar este par vial de modo que Pasamayo actual se convierta en un solo sentido y tenga dos carriles adicionales al lado derecho para tráfico separado, ligero, pesado, pero esto ya fue presentado.

La siguiente, por favor.

La vía de evitamiento Chancay, esta es a la que se refería el equipo del Ministerio de Vivienda y el alcalde. En esta yo lo que tendría que decirle, presidenta, es que el lado derecho, que involucra pasar por Chancay Park, eso está ya solucionado. Cuando usted preguntaba ¿Qué se puede hacer para avanzar? Empecemos con esa parte y la segunda terminemos la definición de los proyectistas para ver esta mejor utilización de la vía, en el lado de Huaral hacia el norte.

La siguiente, por favor.

Y las retas\* de penetración, porque estas son muy relevantes, presidenta, porque materializan aspiraciones desde hace muchísimos años. La red vial que une Sayán, Oyón, Ambo, Huánuco hasta Pucallpa, permitiría que los productores puedan llegar a la costa en menos de 10 horas. Y por qué no, abrir las posibilidades de que el estado de Acre, en Brasil, pueda traer insumos, se puedan procesar en el Perú y puedan tener un beneficio comercial.

Igual en la parte norte sucede lo mismo. Yo el día de mañana estoy viajando a Manaos para presentar el puerto de Chancay, Es un poco para hacer la idea de decir, la influencia del puerto ha sido presentada en varios estados, incluyendo en varios países de la región. Pero estos corredores de la parte central son, digamos, vías capilares que antes que esté la carretera Central van a poder alimentar y descongestionar el tráfico, incluyendo el ferrocarril.

La siguiente, por favor.

Este es un tema fundamental, la avenida Gambetta, yo creo que este tema merece, señora presidenta, ser abordado, en particular en la zona que está en Ventanilla, donde hay una vía que incluso hace más de cinco años está fuera de servicio, y que hace que solamente queden dos carriles, uno de ida y de regreso. Si hay un eje logístico importante que se va a generar es el eje entre justamente la avenida Gambetta, hay un esfuerzo enorme de tener un puente, perdón, un túnel a la altura del aeropuerto, hay tres cuatro carriles con dos vías auxiliares en cierta parte de la avenida Gambetta, pero cuando se llega a Ventanilla no solamente hay un área densamente urbana, sino que además saliendo de ella se ha reducido la vía y no ha podido restituirse desde hace casi cinco años. Entonces, ahí creo que es algo muy inmediato que tomar acción.

La siguiente, por favor.

El ministro mencionó, así como se decía en el caso del alcalde, que era necesario pasar una vía nacional a una vía local, en este caso hay un tema contrario. Hay una vía que le llaman Vía de Los Emprendedores, el ministro dijo que había un *fast track* que sería muy importante porque evitaría parte de congestión que se da en la zona norte, producto de que la ciudad ha abrazado la carretera Panamericana Norte, o sea, la carretera Panamericana Norte es en realidad una avenida el día de hoy donde hay centros comerciales, universidades e institutos y que requiere tener vías alternas de tránsito, esta era una de ellas, y la otra que siempre se posterga por su implicancia económica, pero que consideramos ya de manera ya incluso hasta personal, que los planificadores deberían tener más visibilizado, que es la vía periurbana. El periurbano está en el Plan Met de Lima, creo que desde el año 2012, que es en realidad la nueva vía de evitamiento completo de la ciudad de Lima. Y este es un proyecto que tuvo unos estudios iniciales pero que requiere ser abordado de una manera proyectista para el futuro.

No estamos hablando de tema del puerto, estamos hablando de una salida de la ciudad de Lima, estamos hablando de los impactos de la ciudad Bicentenario que se proyecta en Ancón o del Parque industrial de Ancón, incluso, o cualquier otra posibilidad de desarrollo del norte de Lima. **(6)**

Siguiente, por favor.

Ya he hablado de esto de la conectividad de la mejora de la Panamericana.

La siguiente.

Y ferrocarriles, ministra, porque, así como hablábamos que el cabotaje libera tránsito, un ferrocarril saca ciento sesenta camiones de la carretera, contribuye a eliminar la congestión,

facilita el transporte, crea un volumen masivo que beneficia tanto al transporte urbano de pasajeros como al transporte de carga.

Y el que se haya optimizado el trazo, o se está trabajando el trazo del ferrocarril Lima-Barranca, incluyendo el pase por el Callao y por el futuro parque industrial de Ancón, creemos que es algo muy importante, pero que requiere, nuevamente, celeridad en su consecución\*.

Finalmente, llevar adelante –la siguiente, por favor– la idea de la conectividad ferroviaria transversal latinoamericana que proyecta casi desde el año 2012, poder unir ferroviariamente los grandes mercados, en un Brasil que crece con una economía muy grande, con bolsones de economía en la parte central de nuestro país que también requieren un acceso directo rápido y masivo para hacer crecer su producción, y eso en realidad es la producción ferroviaria.

Es lo que quería yo transmitirle, presidenta, en principio, con lo que significa conectividad del puerto y qué hemos hecho para optimizar el enlace del puerto con las vías, y tomar parte de lo que ya se ha explicado con algún énfasis en obras, que creemos que pueden ser de inmediato abordaje para el beneficio del país.

Muchas gracias, presidenta.

**La señora PRESIDENTA.**— Muchas gracias.

Si alguno de los congresistas, que nos siguen en la plataforma, tendrán alguna pregunta.

**El señor ELÍAS ÁVALOS (APP).**— Presidenta.

Le damos la bienvenida a nuestro colega Elías Ávalos, y tiene el uso de la palabra.

**El señor ELÍAS ÁVALOS (APP).**— Sí, muchas gracias.

Saludos a todos ustedes, señores. Gracias, presidenta.

Yo soy de Ica, soy congresista de la región Ica. Se sufre mucho en la zona de Nazca, y sobre todo en Marcona, el tema de la minera Shougang, en cuanto al trato del personal, de los trabajadores, los obreros.

Dios quiera que lo que va a pasar en el norte sea totalmente distinto. Hay varias formas de que felizmente ha mejorado la convivencia laboral con la gente de Shougang, las autoridades de Shougang, pero no son dueños del mar. No hay posibilidad de que alguien pueda cruzar hacia el mar en una zona... Yo no sé si la

concesión implica que nadie pueda caminar por la orilla, porque eso es territorio de la China.

Y en cuanto al personal, es importante saber que esta inversión de Perú y, obviamente, el gobierno chino debe significar mayor carga laboral para los trabajadores, mayor trabajo para los peruanos. Estimo que debe ser así.

Esa era solo una inquietud, señora, comparando lo que pasa en Shougang, Marcona, Nazca, Ica, con relación a lo que no debería pasar en Chancay.

Muchas gracias.

**La señora PRESIDENTA.**— Muchas gracias, colega Ávalos.

Yo sí tengo unas preguntas para el funcionario.

De cara a la población, ¿qué acciones vienen desarrollando corporativamente en beneficio del desarrollo de la población en Chancay?

¿Cuándo tendremos operativo el puerto de Chancay al 100%? Según la pregunta.

Y qué facilidades contempla el proyecto para que las entidades de gobierno efectúen su rol de control: Aduanas, Senasa y otros.

**El señor** .— Muchas gracias, congresista.

Permítame abordar, primero, la pregunta del congresista.

Estamos hablando acá de una empresa peruana, que lo que hace es operar un puerto; evidentemente el puerto no permite un tránsito abierto, excepto en las áreas que son públicas.

Pero yo quiero ir un poco más allá al sentido de su pregunta. Somos una empresa peruana que tiene una componente de gerencia peruana y una componente privada. No es una concesión, usted mencionó la palabra, no tiene un aspecto sino de participación de una empresa china que tiene 60% del accionariado, pero que llega como un privado al país, no es el gobierno, es una empresa privada que se junta con una empresa peruana y llevan adelante este proyecto.

Y las consideraciones para los trabajadores hasta ese momento han sido de bastante interacción apropiada; evidentemente, no se puede atravesar un puerto, pero sí hay áreas públicas en las que hay interacción permanente con la comunidad, con el mayor respeto a las normas laborales peruanas y, evidentemente, corrigiendo aquellos momentos en los que estas normas por alguna razón son quebrantadas, como cualquier otra empresa nacional con el mayor respeto.

En cuanto a acciones de desarrollo, señora presidenta, la empresa en estos cinco años que viene construyendo el puerto, se ha involucrado de una manera fundamental, no solamente el área inmediata con la que se encuentra, sino además con la promoción del desarrollo de Chancay.

No ahora, hace cinco años hicimos un diagnóstico de cierre de brechas, y a partir de ahí se generaron ejes en los cuales podíamos ir contribuyendo con proyectos, financiando estudios de preinversión que el gobierno local o el gobierno regional no podía abordar. Permítame detallarles solamente algunos de ellos:

Estamos en Chancay, a 70 kilómetros de Lima, y usted sabe que todos los desagües domésticos que se dan en Chancay van directamente a seis emisores que van a la orilla del mar de Chancay. Lo que hizo la empresa en este tiempo ha sido, primero, donar un terreno para una planta de tratamiento; segundo, contratar un diagnóstico completo, firmar un convenio con la municipalidad y generar un estudio de preinversión del sistema de tratamiento de aguas residuales de la ciudad. Un estudio que ha costado más de doscientos cincuenta mil dólares y que ha sido declarado viable en octubre del año 2022, que nos ha permitido, junto con la autoridad local y el alcalde, ir al Ministerio de Vivienda, ir a la Corporación Andina de Fomento, y conseguir que haya un crédito no reembolsable para el expediente técnico y una línea de crédito para la implementación del sistema; que es una apuesta de largo plazo, junto con mejoras del sistema de abastecimiento de agua potable, pero el driver para eso ha sido justamente el estudio y el entrar en contacto de este diagnóstico de una falencia de brecha social y solucionarla.

Lo mismo hemos hecho, por ejemplo, en aspectos de educación. La única oferta educativa técnico-profesional que había en Chancay es un instituto que, en 20 años, solamente da carreras de auxiliar de contabilidad y auxiliar de computación. Hicimos el diagnóstico correspondiente del Chancay futuro, aquel que va a tener una capacidad industrial, no solamente por el puerto. Hicimos el estudio preinversión y se declaró viable para construir un centro modelo de formación técnico-profesional, de modo que los muchachos que el día de hoy están en primero o segundo de secundaria no tengan como los de hoy, que acaban el colegio o solo noventa se capacitan en Chancay; o no estudian o se van de Chancay, sino que puedan generar capacidades técnico-profesionales, y esto acabado en carreras como mecánica industrial, electricidad robótica, electricidad industrial, gestión logística, que son carreras vinculadas al desarrollo del área de Chancay en términos generales.

Y más allá de eso hemos conseguido que, con socios importantes como el grupo Intercorp, se hayan presentado ya, una vez

declarado viable, las cartas de intención para la construcción en obras por impuestos.

Hablando de obras por impuestos, en obras por impuestos el puerto ha entregado, a través de su accionista Volcan, el mercado de abasto de la ciudad, seiscientos puestos con enfermería, cadena de frío, y el polideportivo de la ciudad, que será inaugurado la próxima semana. Es un polideportivo que era una aspiración de los Panamericanos, ahora estará para los próximos Panamericanos.

Y de manera similar, se ha desarrollado el estudio completo del sistema de seguridad urbana, incluido el conseguir una carta para que se financie en vía de obras por impuestos.

Pero estas son el cierre de brechas futuras. Durante el periodo de construcción, se ha puesto prioridad en la contratación local, se han firmado acuerdos con las agrupaciones de vecinos y con las agrupaciones funcionales como los pescadores, once agrupaciones de pescadores, diecisiete agrupaciones de vecino, se ha pagado compensaciones económicas por las molestias de la construcción en diferentes niveles y se han promovido algunas obras locales como pistas, veredas, el local comunal, jardín o parroquia, que han permitido hacer obra inmediata cercana de responsabilidad y, por supuesto, generar oportunidades para el futuro.

Usted me preguntaba, esto de una manera muy gruesa, así como levantar un inventario de más de dos mil viviendas con un perito que tome fotografías, de modo que si hay una afectación de la vivienda se pueda responder en caso de que por la construcción se haya generado cualquier cosa.

Usted me preguntaba: ¿cuándo estuviera 100% el puerto? El puerto estará 100% terminado en noviembre de este año, y entraremos a una fase de evaluación de la Autoridad Portuaria Nacional para la entrega de la licencia operativa correspondiente y entrar a una etapa comercial 100%, estimamos alrededor de febrero.

Y facilidades, me preguntaba usted sobre las agencias del gobierno. Gracias por la pregunta, porque me permite informarle que durante la construcción hemos ido a cada agencia de gobierno que esté involucrado en el tráfico marítimo portuario y le hemos preguntado qué es lo que necesita para operar con la máxima eficiencia.

Usted entenderá, presidenta, que tener un puerto totalmente automatizado, con robots, con carros sin chofer, si por alguna gestión administrativa se tiene que trabar en muchísimas cadenas de valor que se hubieran implementado en equipamiento, que no tendrían sentido.

En esa misma idea, se le ha preguntado a cada organismo del Estado qué requieren y se les han dado oficinas en la parte portuaria a cada una de ellas.

En el caso de Aduanas, de manera particular, se ha construido un edificio completo, se han construido áreas para los caniles, para los perros de Aduanas, se ha construido el área de inspección y se les ha construido alojamiento a los trabajadores, de modo que puedan operar las veinticuatro horas del día, porque eso es lo que requiere el dinamismo del movimiento comercial.

Entonces, con orgullo le puedo decir que a cada agencia, de acuerdo al rol que tienen mandatado el día de hoy, se les ha construido y se les está dando los espacios para que puedan cumplir con sus tareas.

**La señora PRESIDENTA.**— Muchas gracias.

¿Y algunas acciones en favor de las personas con discapacidad han tomado en cuenta desde la cartera donde usted está, en favor de las personas con discapacidad, que es una población que en Chancay debe de haber? ¿Han tomado algunas acciones sobre ellas, según la Ley 29973?

**El señor** .— Pues lo que hacemos, señora presidenta, es justamente dar cumplimiento a la ley. No tener puestos, a no ser que sean puestos estrictamente operativos que requieran algún tipo de capacidad física. Son puestos abiertos, y de acuerdo a la ley con los porcentajes y los beneficios de puntaje que manda la ley para la implementación.

**La señora PRESIDENTA.**— Muchísimas gracias por la exposición. Y también tenemos otros invitados.

Le damos la bienvenida al señor Jaime Noriega Ampudia, presidente de la Cámara de Comercio de Chanca; y a todos ellos le damos la bienvenida.

Si alguno de los invitados quisiera también tener la amabilidad de hacer alguna pregunta o intervenir, tienen también el uso de la palabra. Bienvenidos, estamos aquí.

**EL PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE CHANCAY, señor Jaime Noriega Ampudia.**— Señora presidenta, buenas tardes. Gracias por su invitación, y a todos los miembros de su comité.

Efectivamente, quien le habla es el presidente de la Cámara de Comercio de Chancay, representante de gremios empresariales; y estamos con una expectativa justamente de la ejecución que ha manifestado el alcalde, su técnico y Cosco Shipping.

¿Qué es lo que va a gatillar la inversión privada que estamos esperando, no solamente en el PDU, sino también en algo que es muy importante: las vías de acceso y las vías de conectividad en Chancay?

Entonces, nuestra expectativa es bastante grande, porque, como lo voy a repetir, es lo que va a comenzar con la inversión privada en la zona de Chancay.

En esta oportunidad hemos venido con el presidente del gremio de Ciencias y Telecomunicaciones, que va a dar su punto de vista aportando a su comité; así también como a nuestro gerente de relaciones públicas que, si usted me lo permite, le voy a dar la palabra.

Gracias, señora presidenta.

**La señora PRESIDENTA.**— Muchas gracias.

Tiene el uso de la palabra el gerente.

**EL PRESIDENTE DEL GREMIO DE TECNOLOGÍA Y COMUNICACIONES DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE CHANCAY, señor Alfonso Baella Herrera.**— Señora presidenta, buenas tardes, y a las personas de la comisión y a los congresistas también.

Mi nombre es Alfonso Baella Herrera, soy presidente del Gremio de Tecnología y Comunicaciones de la Cámara de Comercio de Chancay.

Solamente para agregar algunas ideas a modo de ilustración, para que, a través suyo, usted pueda tener conocimiento de qué cosa es lo que se está construyendo o lo que se piensa tener fuera del puerto. Porque lo que hemos escuchado en la intervención última de Cosco es tan interesante y tan alucinante que nos hace por momentos pensar o soñar que eso pueda funcionar acá, solamente de verlo es fantástico.

Pero, lamentablemente, lo que pasa en el puerto es algo tan impresionante cuando uno lo ve desde la ciudad, porque en la ciudad lo que tenemos es carencias y falencias. Quienes estamos en la Cámara de Comercio hemos visitado y visitamos Chancay prácticamente dos o tres veces por semana para constatar.

El primer problema que tienes es de ir en dos horas y volver en casi cuatro horas y media. Eso es concreto. Eso no es una posibilidad y no depende de la mala suerte; eso es, hoy en día, algo que se hace todo el tiempo.

Entonces, es muy difícil imaginar que podemos tener recursos en el sentido de impuestos o arbitrios y que se pueda generar dinero

para pagar, justamente, un Estado más eficiente si las cosas van como siguen estando ahora. (7)

La velocidad es lentísima para tomar decisiones, y si algo podemos estar aquí como privados es para, digamos, contagiarlos de la preocupación que la velocidad en la toma de decisiones es fundamental.

Mire, un Smart City es algo muy sencillo, tiene seis cosas chiquitas que le voy a decir simplemente para ilustrar, y de ahí termino.

La primera es el transporte inteligente, es decir, el uso de sistemas de transporte integrados que optimizan la forma de reducción, el reducir el tráfico y la contaminación. Cosa que hoy día es imposible. Un puerto que se maneja con vehículos no tripulados es espectacularmente fascinante. Usted va a ver las grúas que cargan los contenedores y se mueve, y usted va a ver casi una especie de sinfonía de ballet, donde no interviene la mano del ser humano, sino la tecnología 5G. Es una maravilla.

¿Por qué no podríamos tener vías de igual calidad y categoría para el transporte público urbano en la ciudad de Chancay para los pobladores y turistas, si estamos al costado de una superestructura? Porque no tenemos las condiciones que se han debido trazar como Smart City.

La gestión de energía es otro elemento fundamental que tiene que ver con cómo se entrenan redes eléctricas inteligentes para poder hacer uso de energías renovables. No se tiene nada planeado, ni siquiera cercano, no existe un panel de energía solar en ninguna parte prácticamente de Chancay. ¿Por qué? Si tenemos condiciones para hacerlo.

El tercer punto es la tecnología y conectividad que implican sensores, cámaras, redes, comunicación, que permitan recolectar y analizar datos. Los datos son fundamentales. No existe manera y forma porque no se tienen las calles adecuadamente señalizadas, no se tienen los puntos adecuados de conectividad a internet y demás. No hay una buena señal dentro de la ciudad. Contrasta con una espectacular señal en el puerto por la inversión privada, y la inversión pública que debería estar afuera no existe. ¿Por qué? Porque los ministerios y el ministerio no ha hecho lo que corresponde y tampoco se han dado facilidades para los privados a que puedan invertir.

El cuarto tema es la participación ciudadana. Se tiene que fomentar a través de plataformas digitales, cosas que tampoco existen en Chancay. O sea, estamos, como diríamos, abandonados en Chancay, a la suerte de lo que pueda hacerse más o menos y con la velocidad de tortuga que hoy día podemos tener.

Como quinto punto es la sostenibilidad ambiental, es decir, la aplicación de tecnologías que minimizan el impacto ambiental y la gestión de inteligentes residuos. Algo se está haciendo, entiendo yo que la Cámara Andina de Fomento, la CAF, ya ha suscrito un convenio para que se pueda iniciar el estudio técnico para el agua potable y saneamiento de todo el distrito, lo cual es muy importante. Claro, se tendrían en cuatro o cinco años todavía, ¿no?, pero otra vez la velocidad es un asunto que nos preocupa a todos, sobre todo como inversionistas.

Es muy difícil pensar en invertir cuando el inversionista privado avanza a una velocidad y el Estado avanza a velocidad tortuga.

Sexto, y último, la seguridad pública que a todos nos preocupa, el uso de sistemas de videovigilancia y demás que tampoco se tienen.

Dos puntos más y termino.

Mire, el efecto del PBI, mejor dicho, el efecto de Chancay operando y todo funcionando en el Producto Bruto Interno del Perú es, más o menos, 1%. El efecto en cantidad de dinero, puestos de trabajo y beneficios para todos es gigantesco.

¿Por qué el Estado no tiene el sentido de urgencia que tienen los inversionistas y todos los que estamos desesperados porque las cosas caminen? Hay ahí, lo que decimos, una falta de decisión política de repente.

Y cierro con esto, ¿no? Porque hace unas horas hemos visto cómo el Poder Ejecutivo destina setecientos cincuenta millones de dólares para salvar a una empresa que está quebrada, como Petroperú. Si el 10% de eso fuera a Chancay, el 10%, haríamos un Smart City. Seguramente, la más importante Smart City de América Latina. ¿Y de qué depende? De una decisión política. Porque el dinero está ahí. Nada más.

Muchas gracias.

**La señora PRESIDENTA.**— Gracias, señor gerente.

Y como le dicen a veces, lo que falta es la decisión política. Y con esto es como que nos dicen a mí, a mi colega, que la empresa es la que va a sacar muchas cosas, pero la población es como que está en un vaivén, porque no ha habido priorización en todos estos puntos que usted ha tocado.

Entonces, como se dice, se va a vivir en un paraíso tecnológico, pero el pueblo no saca nada.

Tiene el uso de la palabra.

**El PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE CHANCAY, señor Jaime Noriega Ampudia.**— Señora presidenta, quien ha hecho su exposición es nuestro presidente de Gremio de Ciencia y Tecnología.

Pero ahora, en el aspecto social, me gustaría que nuestro gerente de Relaciones Públicas haga una pequeña exposición.

Gracias.

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

**El GERENTE DE RELACIONES PÚBLICAS DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE CHANCAY, señor Alejandro Arana Bellido.**— Muy buenas tardes.

Muchas gracias, señora presidenta, vicepresidente, y todos los que están acá presentes.

Yo quería comentarles que parte de lo más importante que pueda suceder en Chancay es la población. En ese sentido, la Cámara de Comercio de Chancay viene desarrollando para todo lo que es familias vulnerables un convenio con Codespa, que es una ONG española, con el aval del Rey de España, que se va a encargar de todo el tema de familias vulnerables.

De ahí tenemos entre mil doscientos a mil quinientos alumnos que salen de quinto y media todos los años, a los cuales ya Cosco Shipping, como les ha comentado, hay un proyecto bastante interesante dadas a las espaldas de esta empresa.

Nosotros, como Cámara de Comercio, tenemos quince presidencias de gremios, entre ellas están Educación, Comercio Exterior; en fin, tenemos, como le digo, quince.

Y con la presidenta del gremio de Educación y Exportación estamos dando charlas para capacitación de carreras técnicas, en las cuales los muchachos pueden adquirir desde ser un despachador portuario hasta ser un administrador de Aduanas, en convenio con Caja Huancayo, que les podrá financiar estas carreras de acuerdo a cómo se desarrollan sus familias.

Luego, tenemos los emprendedores. Nosotros tenemos dentro de las presidencias gremios al dueño de la empresa Cepefodes\*, que es una empresa de más de 35 años que viene formalizando empresarios, se le va a dar talleres para que formalicen, más o menos, tiene ahorita Caja Huancayo tres mil quinientos pymes que están en RUS, que pueden pasar a RUC, tener una mayor disposición de dinero y poder crecer, y hacer esto extensible a toda la población de Chancay.

Asimismo, las empresas que ya están constituidas y que tienen un rol ya dentro de la cadena económica dentro de Chancay, ofrecerle

talleres de certificación ISO, porque internacionalmente las empresas que van a venir del extranjero van a querer trabajar con empresas que tengan certificación ISO y sobre todo las exportadoras.

Entonces, si bien es cierto, no es lo que debe preocupar más a una Cámara de Comercio, porque nosotros debemos hacer la interacción de las empresas, tanto nacionales como extranjeras, y poder cerrar en 360 bajando costos y mejorando la capacidad para desarrollo de Chancay, tenemos que preparar a la población, porque más adelante esa población que está desocupada van a generar posiblemente desorden.

Entonces, no queremos que ocurra eso, que, como hemos visto en otros departamentos, ha sucedido.

Muchas gracias.

**La señora PRESIDENTA.**— Es que eso se tendría que hacer también, tener una gobernanza social con rostro humano, y eso es lo que no hay en el Perú.

Estamos lejos, por décadas, que el pueblo muchas veces les importe a los funcionarios o al gobierno. La gobernanza social no existe, siempre el pueblo es el más sufrido y es el que más paga las... como se dice, todas las cosas que los de arriba tienen, los de abajo mendigan. A veces siendo dueños en un Perú muy rico.

Señores de Cosco, ¿cómo han previsto que las operaciones de riesgo de tráfico de drogas que existen en el puerto del Callao se clonen en Chancay?

Segunda pregunta.

La habitación portuaria que le brindó a la Autoridad Portuaria Nacional, APN, indica que el puerto es de titularidad privada, pero de uso público. ¿El uso público significa que estará a disposición del público en general?

¿Me podría explicar eso al respecto, por favor?

**EL PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE CHANCAY, señor Jaime Noriega Ampudia.**— Gracias, señora presidenta.

Su pregunta sobre el tráfico ilícito de drogas, el puerto evidentemente es parte de una cadena donde el tráfico ilícito de drogas puede darse en varios aspectos, desde el lugar donde se embarcan y se sellan los contenedores, pasando por las vías, los puntos de salida, puertos, aeropuertos o la vía que se usa para llegar a otros lugares.

El puerto en sí mismo ha previsto muchísimas acciones para minimizar o eliminar la potencialidad. Una de ellas es la que ya me había referido, que la carga de exportación sea escaneada completamente, porque, efectivamente, los contenedores preñados, como le dicen vulgarmente, son escaneados completamente al ingreso, a cargo de Aduanas, no a cargo del puerto, para evitar un tema de *compliance*, un tema que efectivamente somos los dueños y controlamos, no, es un tercero el que controla.

Adicionalmente a eso, otra de las medidas de seguridad fundamental es, justamente, evitar la cantidad de interacción humana, porque finalmente los sistemas son lo que permite la tecnología, pero el ser humano es normalmente el que lleva el liderazgo del acto ilegal, no los sistemas.

Entonces, el hecho de que se haya reducido y se haya automatizado muchísimo el puerto, es ya una medida de posibilitación contra drogas.

En tercer lugar, es la automatización y tecnificación de los controles de ingreso. Cuando yo les mencionaba que un camión tenía que estar registrado, con turnos, escaneado, reconocido el carácter del contenedor, reconocido el chofer y su rostro, y todos los controles previamente tomados, es también una medida efectiva de evitar el tráfico ilícito.

Finalmente, los escáneres de las personas, o sea, la parte que tenemos de control de las personas cuando ingresan y salen. Para no hablar de las barreras de seguridad externas que existen, que son los muros de acuerdo a las normas de la Autoridad Portuaria Nacional, y el no tener gente, porque cada uno de los patios de contenedores está cerrado, no se puede transitar al interior de ellos.

Finalmente, tenemos también identificación de lanchas que permitan tener un control al interior de la rada, para evitar, justamente, presencia de buzos o cualquiera de estas modalidades que se dan en la imaginación de las personas que conducen actos ilícitos.

Usted me preguntaba sobre el tema de la habilitación portuaria y dar la titularidad privada de uso público. Creo que es conveniente mencionar que la Ley del Sistema Portuario Nacional tiene varios tipos de clasificación de los puertos, una de ellas es, efectivamente, por su titularidad.

Los puertos concesionados, todos son de titularidad pública. Es el Estado el que pone bienes para que sean gestionados, administrados o en algunos casos asociaciones públicas privadas; pero todos ellos son titularidad pública. Y los de titularidad privada, que son en nuestro caso para uso comercial de diversos clientes o en otros casos para la propia carga, por ejemplo, los

muelles de las mineras que son de titularidad privada, de uso privado.

Entonces, clasificada la titularidad, se clasifica también por el uso. El uso es público cuando se pone al servicio de cualquier cliente, es el caso de las concesiones, los terminales en el Callao son titularidad pública, uso público; el nuestro es titularidad privada, uso público, porque no solamente manejamos carga nuestra, sino carga de cualquier operador. Lo que hacemos nosotros es proveer los servicios en forma integrada, porque es construido financiado y operado íntegramente por un privado, pero es para uso abierto, y eso hace justamente de que esté sujeto a reglas del mercado, que compita, que genere una optimización del movimiento y del transporte marítimo portuario en términos generales.

Entonces, está abierto a la carga de cualquier operador.

**La señora PRESIDENTA.**— Seguimos con la agenda.

Si alguno de los congresistas quisiera intervenir.

Se les pide que sean concretos en sus intervenciones, según el tema de la agenda.

¿Alguien? Ninguno.

**La señora RUÍZ RODRÍGUEZ (APP).**— Señora Presidenta.

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

**La señora RUÍZ RODRÍGUEZ (APP).**— Solamente agradecer la presencia de los señores que han hecho su exposición, de acuerdo a sus instituciones a quienes representan y ven la problemática y analizan desde el profundo... de que ellos mismos viven y palpan las necesidades y lo que requiere el puerto de Chancay.

Simplemente, señora Presidenta, que hemos escuchado muy atentamente cada exposición, y en la cual nos preocupa porque ellos velan por lo mejor de la población; y sería bueno hacer llegar todas las prioridades y las necesidades que han expuesto al Ejecutivo, para ver de qué manera puedan ser atendidos.

Recuerden que, si buscamos desarrollo, buscamos conectividad, pero no para un determinado tiempo, sino para lo largo de los años que pueda servir y pueda servirse también la población, en este caso.

Muchas gracias, presidenta.

**La señora PRESIDENTA.**— Muchas gracias, vicepresidenta. (8)

Y sí, es importante. Donde gano yo, debe de ganar los que más lo necesitan y es el pueblo.

Les pido, por favor, que el Perú tiene muchísimas cosas bonitas que le da a nuestros hermanos de otros países, pero el pueblo sigue sumergido en la pobreza extrema, la mala educación, mala salud y muchas veces por la falta de esa gobernanza con rostro humano.

Si acá vienen a gatillar y a hacer la empresa que tienen con mucha tecnología, como lo dijo mi colega vicepresidenta, es ganar los de arriba, pero también los de abajo, porque ellos son los dueños de esta madre patria.

Muchísimas gracias.

Vamos a suspender por breves minutitos, segundos para despedir a nuestros invitados y cualquier información estaremos siempre desde nuestras competencias en la fiscalización y seguimiento.

Quizás la próxima semana estaremos en Chancay con la vicepresidenta.

***—Se suspende la sesión por breves segundos.***

***—Se reanuda la sesión.***

**La señora PRESIDENTA.**— A continuación, tenemos la sustentación de cuatro proyectos de ley a cargo de los autores.

Están nuestros colegas congresistas, Waldemar Cerrón Rojas, Pedro Martínez, Pazo Nunura, en ese orden. ¿Estarán?

Vamos a darle la oportunidad a los que están aquí.

Vamos a priorizar que está en plataforma presencial.

La sustentación de las razones técnicas y legales que motivaron a la observación de la autógrafa de ley, recaído en el Proyecto de Ley 00842/2021-CR que propone una ley que regula las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de las plataformas tecnológicas Taxi por Aplicativo y crea el Registro Nacional a cargo de funcionarios del Ministerio de Transporte y Comunicaciones y de la presidencia del Consejo de Ministros a cargo de funcionarios del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, de la presidencia del Consejo de Ministros.

Están presentes el señor Víctor Adrián Arroyo Tocto, Director General de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal; la señora Ofelia Doris Soriano Ramos, Directora de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial; Dirección General de Políticas y Regulación de Transporte

Multimodal, la señora Janina Patricia Janio Franco, y el señor Carlos Alberto Gutiérrez Caguas, funcionario de la Secretaría de Gobierno y Transformación Digital de la Presidencia del Consejo Ministros.

Y se le da la bienvenida a nuestro colega congresista José Luis Elías Ávalos, autor del Proyecto de Ley 00842/2021-CR.

Tiene el uso de la palabra hasta por 10 minutos.

Se le da la bienvenida también a nuestro colega Guido Bellido y a nuestro colega Héctor Acuña.

**El señor ELÍAS ÁVALOS (APP).**— Muchas gracias señora presidenta, señores congresistas, buenas tardes, señores de Ministerio de Transportes, encantado.

Soy autor del proyecto 00842/2021 que pasó por la Comisión de Transportes y Comunicaciones, fue aprobado casi por unanimidad me parece, sin embargo, cuando se aprobó en el Congreso y un poquito antes, una señora que era la presidenta de la ATU, lo objetó, diciendo que eso era inconcebible y hubo una serie de situaciones muy difíciles.

Yo tuve la oportunidad de enviar una carta notarial señora presidenta, al Ministro Raúl Pérez Rey Espejo, aquí presente la carta. Nunca la leyó, si no hubiera tenido seguro la amabilidad de contestar. Esto llegó a esa parte seguramente y alguien de legal seguro la traspapeló seguramente.

Pero voy a ser directo con el proyecto de ley que regula las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas Taxi por Aplicativo, y que el Registro Nacional.

Hay muchísimas cosas. Son cuatro o cinco instituciones. Uber, Cabify, que tiene oficina y tributa en la SUNAT según información de ellos. InDriver, Satelital, Yango y otras que puedan aparecer en un futuro.

Esto es parte de una economía colaborativa.

Se les está obligando, según el Ministerio de Transportes a usar casquetes. Recuerden que estas personas salen de su trabajo de un banco, de cualquier lugar y se inscriben en cualquiera de estas empresas y pueden hacer el taxi controlado, no pueden usar un distintivo de taxi, no pueden usar la franja amarilla que es lo que parece que también el ATU quería que se pusiera algo. El SOAT debería adaptarse, porque ya son de otras fortalezas de servicios que están dando.

Muchos no tienen oficina. Esto es una especie de cachuelo, mal llamado cachuelo, porque es un trabajo fuerte. Y fue observado, reitero, por el ATU.

El ATU no tiene injerencia a nivel nacional. El ATU solamente es Lima y Callao. Y el ATU se atrevió, en una forma tan fuerte, con injerencias algo especiales, en que se objetó para todo el Perú.

Los municipios provinciales son los que manejan el transporte terrestre, el control del transporte terrestre. Pero esto crea el registro, este proyecto de ley crea el registro nacional de empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de tecnológicas llamado cariñosamente Taxi por Aplicativo.

Instaurará los requisitos necesarios del Ministerio de Transporte que fueran necesarios. La ley no decía aquí esto es la última palabra. Le dice el ministro de Transporte, ustedes el Ministerio de Transportes apliquen lo que corresponda las normas reglamentarias.

Sí aquí el transporte privado de pasajeros debe constar en sus aplicativos la siguiente información como mínimo Identificación del vehículo que prestará el servicio de transporte, placa, color, modelo y año; identificación del conductor, tarifa para la prestación de servicio, tarifa. Quiere decir que le tendrá que dar un recibo también al pasajero, como lo hacen en Nueva York, en la India, en cualquier lado. Aquí no se utiliza mucho eso.

¿Y cuántos viajes supuestamente hay al día? Nadie lo sabe. Alguien nos dice 500 mil, 300 mil, nadie lo sabe si se sabría si es que se aplica la tarifa y esa tarifa tiene que pagar un impuesto al Estado. El Estado pierde muchísimo dinero en no tener esta ley para que pueda ser obligatorio y darle seguridad. Calificación de servicio, términos y condiciones de servicio, pero miren otra, la ruta debe figurar, la ruta por la que el conductor se desplaza o se desplazará desde el inicio durante y hasta el final del destino solicitado. Mecanismo de alerta en caso de emergencia si pone en peligro el pasajero. Comprobante de pago generado por el servicio brindado. Libro de reclamaciones virtual. Otros temas deben exigir a sus nuevos prestadores de servicio los siguientes requisitos: Identificación del conductor, vuelvo a repetir lo mismo, porque está en el otro artículo.

Esto significa señores que se encargue, así salió la ley, la disposición final, encargue al Ministerio de Transportes y Comunicaciones reglamentar la presente ley en un plazo no mayor a 90 días.

Nosotros no estamos reglamentando absolutamente nada, es el Ministerio de Transportes con ustedes que tiene que reglamentarlo. Los Ministerios del Interior y Transportes y Comunicaciones regulan las medidas correctivas y preventivas que resulten necesarias para revertir o disminuir en lo posible las conductas infractoras que se determine. Cuando alguien toma un taxi y lo asaltan, lo llevan a otro lado, nadie sabe dónde es esa persona. Oye, ¡pero es un taxi Cabify, es un taxi Uber! Sí, pues, pero las personas son personas y actúan de otra forma.

Las empresas administradoras de intermediación de servicios de taxis por aplicativos a través de plataformas tecnológicas cuentan con la obligación de proceder con su registro en el plazo de 30 días calendarios posteriores a la publicación del reglamento de la presente ley, el reglamento que tiene que hacer el Ministerio de Transporte.

Señora, tengo que hablar muchísimo más, yo creo que hasta aquí llego, perdónenme que me ausente, voy a escuchar un ratito a los señores, porque tengo una sesión en la Comisión de Cultura.

Muchísimas gracias, presidenta por la oportunidad.

Muchas gracias, colega Elías Ávalos.

Tienen el uso de la palabra brevemente, concretos por favor.

**La señora REPRESENTANTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.**— Buenas tardes a todos y a todas.

Habíamos traído unos PPT, no sé si lo pueden proyectar.

**La señora PRESIDENTA.**— Y, por favor, se va alistando nuestro colega Waldemar Cerrón para de luego de esta exposición entra su proyecto.

**El señor CERRÓN ROJAS (PL).**— Muchas gracias presidenta, estamos atentos.

Gracias buenas tardes.

**La señora REPRESENTANTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.**— Buenas tardes a todos y a todas.

Nuevamente comentarles que venimos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. En este caso, nosotros hemos observado tanto como el sector Transportes, como el sector Comunicaciones.

Hemos hecho un solo PPT integrando esos comentarios y vamos a ir alternando en lo que a cada uno le compete.

Siguiente por favor.

En este caso, la autógrafa de ley lo que propone regular a las empresas administradoras de intermediación, contiene nueve artículos, una disposición complementaria final y una disposición complementaria derogatoria.

Siguiente.

Como lo comenté, hemos elaborado informes tanto de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte como la Dirección General de Políticas y Comunicaciones.

Siguiente.

Respecto a la primera observación, me gustaría primero introducir que en el sector transporte tenemos una norma marco que es la Ley General de Transporte y Tránsito. Esta ley establece que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el ente rector en materia de transporte, tránsito e infraestructura, y tiene la facultad de emitir los reglamentos nacionales. Uno de estos reglamentos nacionales es el Reglamento Nacional de Administración de Transportes. Cuando nosotros vemos cómo está esquematizado el Reglamento Nacional de Administración de Transportes, que le llamamos RENAT, especifica que hay un servicio de transporte regular de personas, que es el que se establece con continuidad, regularidad y tenemos otro servicio, que en este caso es el servicio de transporte especial, que ese servicio de transporte especial. Que este servicio de transporte especial se subdivide en las modalidades de taxi, turístico, trabajadores, escolares. En este caso, nosotros consideramos que el servicio que se está realizando en ese caso es taxi, y no un servicio privado de transporte especial que no existe dentro de ese esquema regulatorio.

Parte de nuestras observaciones va el crear un servicio que no existe dentro de ese esquema regulatorio. Primero, no se ha dado todo el marco que permita a la autoridad competente autorizar, fiscalizar y sancionar a los que están prestando ese servicio.

Una interpretación en extenso podría dar que después de estos aplicativos, por ejemplo, podrían afiliarse, no sé, a vehículos de transporte público. Y estos vehículos de transporte público, solamente por estar afiliados, ya podrían estar operando sin tener la autorización de la ATU o de cualquier municipalidad al interior del país. Entonces, dado que es un marco que se da a nivel nacional.

Entonces, nuestra preocupación es por la formalidad y por la seguridad de los usuarios más allá, porque tenemos ya un marco para cada tipo de servicio definido tanto en la LGTT, como en el RENAT. **(9)** Y recordamos que tenemos una sentencia del Tribunal Constitucional que establece que estos reglamentos nacionales

constituyen un bloque de constitucionalidad con la Ley General de Transporte y Tránsito.

Por lo tanto, una vulneración o cambio a estas modalidades establecidas constituyen una vulneración a la Constitución. Este servicio privado de transporte especial, también como le mencionaba, puede incluir otros servicios, incluso podrían hacer servicios de transporte escolar, que sería muy peligroso por los niños, porque el reglamento sí establece una serie de requisitos que deben cumplir los vehículos como tanto el conductor. En cambio, en este caso, en el servicio privado de transporte especial que se está creando, no se ha definido qué tipo de servicio es, no se le ha incluido ningún requisito, nadie lo va a autorizar, nadie lo va a fiscalizar

Entonces, esa es una de las principales observaciones que tenemos. Luego, cuando hablamos de las empresas administradoras de intermediación, si consideramos que es así, efectivamente no prestan el servicio de transporte y eso es parte en lo que sí concordamos con esta propuesta normativa.

Pero, nuestro comentario respecto a esto ha sido que, en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, nosotros tenemos regulado lo que son los servicios complementarios al transporte; estos están en una definición en el artículo 2 de la LGTT. En este caso, consideramos que una modificación de este literal d) del artículo 2 permitiría al Ministerio de Transportes y Comunicaciones poder regular a estas plataformas debidamente, porque al ingresar a su esfera de regulación, al ser una entidad complementaria al transporte, podríamos establecer cuáles son sus parámetros de autorización, cuáles son sus parámetros de fiscalización.

Además, dado como está esquematizado, a las entidades complementarias las fiscaliza la Sutran. Sin embargo, ahora aquí se indica que lo va a fiscalizar el ministerio, pero el ministerio no fiscaliza por sí mismo, sino tiene a su brazo fiscalizador, en este caso es la Sutran. Entonces, ahí es una propuesta un poco de solución a la problemática que hemos advertido.

Ahora le doy pase a [...?]

**La señora** .- Sí, qué tal, buenas tardes a todos.

Continuando con la exposición de nuestras observaciones, de parte de la Dirección de Políticas y Regulación en Comunicaciones, hemos realizado observaciones al artículo 3 y al artículo 4 de la Autógrafa de Ley.

Respecto al artículo 3, este establece que la creación de un registro nacional de empresas administradoras de intermediación

de servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas estará dentro del ámbito de competencia tanto de la Secretaría de Gobierno y Transformación Digital como del MTC.

Nuestra observación está referida a que no se especifica qué competencias respecto a este registro tendrá tanto la Secretaría de Gobierno y Transformación Digital y el MTC, lo cual posteriormente, ante una eventual reglamentación, podría acarrear un conflicto de competencias, ya sea positivo o negativo.

Entonces, ahí lo que nosotros solicitábamos era que se defina previamente en qué medida tendrá competencia el MTC, en qué medida tendrá competencia la PCM respecto a este registro que se propone crear.

Respecto al artículo 4 va en el mismo sentido, este establece que la fiscalización de las empresas administradoras de intermediación de servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas estará a cargo tanto de la Secretaría de Gobierno y Transformación Digital y del MTC, sin establecer tampoco respecto a qué aspectos fiscalizará la PCM y respecto a qué aspectos le corresponderá fiscalizar al MTC.

Por tanto, también creemos que se debería definir ya previamente a nivel de ley cuáles serían las competencias de cada entidad.

Siguiente, por favor.

Continuando con los comentarios respecto al artículo 7, se define cuáles son los requisitos de admisión de las empresas. Sin embargo, el título no concuerda con la redacción de la disposición. El primero se encuentra dirigido a los requisitos para admitir a las empresas administradoras de intermediación, mientras que el contenido se dirige a los prestadores de servicio de taxi.

En ese sentido, no hay cuáles son los requisitos en sí para autorizar estas empresas administradoras. También se regula las condiciones de operación del servicio de taxi y no sobre los requisitos o condiciones de operación que deben cumplir estas empresas. No establece que sólo se puedan afiliar únicamente taxistas habilitados a las empresas administradoras de intermediación, por lo que cualquier persona podría afiliarse y prestar servicios en esas plataformas, no se pide un tipo de licencia en este caso.

Luego tenemos el tema de sanciones y solamente se ha establecido el bloqueo directamente, pero de acuerdo al tema de legalidad establecido tanto en la Constitución como en la Ley de

Procedimientos Administrativos, todo el tema sancionador debe tener su marco legal establecido claramente.

Entonces, en este caso no se está dando facultades al Ministerio de Transportes y Comunicaciones para sancionar y tipificar infracciones para estas empresas intermediadoras ni para ese servicio que se está creando. Por lo que podrían ellas hacer todo lo que quisieran, vulnerar las normas, vulnerar el marco legal, y lo único que habría sería esta medida de bloqueo, que si bien es una medida efectiva y que sí debe tener otro marco regulador.

Como lo van a comentar en un momento, consideramos que sí se debe dar este marco legal de poder que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, así como lo va a autorizar en este registro, también pueda sancionar y tipificar las infracciones correspondientes cuando vulneren las normas, y sobre todo esto en protección a los usuarios de servicios de transportes.

Respecto al artículo 9, también hemos formulado una observación de parte de la Dirección General de Regulación y Políticas en Comunicaciones. Este artículo establece que las empresas administradoras de intermediación que no cumplan con los requisitos de seguridad tendrán como consecuencia que el MTC aplique el bloqueo de estos aplicativos.

Ahí nuestro cuestionamiento básicamente es que en ningún extremo de la Autógrafa de Ley se habla de requisitos de seguridad. Por ende, esto genera incertidumbre, tanto para las empresas como para el MTC, de saber bajo qué supuestos se generará dicho bloqueo. Si no están establecidos claramente dichos requisitos de seguridad, no se sabrá cuándo aplicar el bloqueo.

A respecto, se debe tomar en cuenta que en el Sector Comunicaciones se tiene todo un marco normativo respecto a la neutralidad de red, tanto la ley de banda ancha como su reglamento establecen que los proveedores de servicio de internet deben brindar el servicio de internet sin establecer ningún bloqueo o ninguna restricción arbitraria al acceso a las aplicaciones. Cualquier bloqueo, o cualquier restricción, o limitación al acceso a cualquier tipo de aplicación, se debe realizar con la autorización de los Osiptel, o cuando el Osiptel haya calificado los supuestos como supuestos no arbitrarios.

Uno de los supuestos que tiene, se podría decir, o están aceptados por Osiptel es que hay una tipificación en una norma legal del bloqueo de aplicaciones, que sería el caso. Pero, para que ese supuesto pueda ser aplicable, se requiere que los requisitos para proceder al bloqueo estén claramente establecidos.

Entonces, sí se requiere definir cuáles son esos requisitos de seguridad, cuyo incumplimiento por parte de las empresas administradoras llevará a un posterior bloqueo por parte del MTC.

Siguiente, por favor.

Finalmente, en la Única Disposición Complementaria Derogatoria se deroga una disposición de un reglamento establecido en la ATU, el cual le facultaba a fiscalizar en realidad la informalidad. En este caso, a cualquier persona que prestaba el servicio de puerta a puerta, que es considerado el servicio de taxi y que no contaba con la autorización de vida podía ser sancionada, cosa que deviene ya de una facultad que está establecida también en el Reglamento Nacional de Administración de Transportes a través de la infracción F1 que sanciona la informalidad.

Entonces, no es una norma que vulnera este bloque de constitucionalidad que hace un momento comenté, y que más bien fomentaba la erradicación de la informalidad a la cual ahora se está derogando, y permitiría que cualquier persona pueda prestar ese servicio de taxi que es de puerta a puerta sin que sea sancionado si es que no tiene la habilitación correspondiente, o no tiene las características que el vehículo debe tener, o no tiene la licencia de la clase y categoría que debe tener.

Gracias.

**La señora PRESIDENTA.**— Muchísimas gracias, funcionarios.

Voy a pasar la palabra a nuestro colega Héctor Acuña.

**El señor ACUÑA PERALTA, Segundo Héctor (HYD).**— Gracias, señora presidenta. Muy amable por darme la oportunidad. Un saludo a los funcionarios del MTC, colegas.

En primer lugar, para felicitar a los señores del MTC que tuvieron a bien estudiar, tuvieron a bien estar atentos a esta ley que ha sido observada, que es el Proyecto de Ley 842, que realmente no hemos visto en ningún momento que tiene el propósito de mejorar el servicio; al contrario, tiene el propósito de encubrir la mala práctica, porque esta competencia es realmente un poco, por no decir, desleal.

Con relación al transporte normal, es que realmente el MTC autoriza y sanciona como ha sido bien claro y no basta con un bloqueo nada más que sea una sanción. En este caso, el problema radica en que realmente no son consideradas como empresas de transporte y para una empresa de transporte normal, el vehículo, el conductor, se le exige una cantidad de requisitos.

En este caso, vemos que cada vez el tema de seguridad es un tema que va creciendo, no sólo acá en el Perú, a nivel mundial. Este tema del taxi por aplicativo es un tema mundial ahora que se le está recién poniendo la debida atención, porque es una actividad que no está generando impuestos, que no están aportando al Estado, que no tienen la seguridad.

En todo caso, señora presidenta, desde mi despacho, nosotros hemos presentado con fecha 5 de abril de 2024 el Proyecto de Ley 7486/2023-CR, Ley que regula el servicio de taxi por aplicativo u otros medios tecnológicos análogos, que ha sido decretado a su comisión.

También, hemos pedido su priorización, y pido que se pueda acumular un dictamen que no sólo tengamos de por medio el tiempo, sino la calidad del producto que nosotros pretendemos realmente poner en servicio de los usuarios, porque de lo contrario realmente estamos protegiendo a un grupo que está generando en esta parte una práctica muy abusiva y que realmente no ayuda a mejorar el transporte, el servicio.

En tal sentido, señora presidenta, pido que se acumule, se haga un nuevo dictamen con la participación de los señores del Ministerio de Transportes, y poniendo como objetivo la calidad del servicio.

Muchas gracias.

**La señora PRESIDENTA.**— Muchas gracias al congresista Acuña.

Se tomará en cuenta sus apreciaciones y haremos verdaderamente una mesa de trabajo donde los involucrados van a estar presentes para tomar en cuenta las apreciaciones de ambos proyectos, en los cuales el beneficiario es el consumidor de este proyecto de ley.

Muchísimas gracias.

**El señor ELÍAS ÁVALOS (APP).**— Presidenta, la palabra.

**La señora PRESIDENTA.**— Tiene el uso de la palabra el congresista Ávalos.

**El señor ELÍAS ÁVALOS (APP).**— Elías Ávalos.

**La señora PRESIDENTA.**— Elías Ávalos.

**El señor ELÍAS ÁVALOS (APP).**— Perdóneme, tuve que salir a la Comisión de Culturas justamente a sustentar el día del Himno Nacional del Perú, que no hay un día cierto. Bueno, es otro tema, pero nos atañe a todos.

Señora presidenta, yo creo que aquí faltan tener algunas reuniones importantes bajo su Presidencia, invitar, por ejemplo, a las empresas, a las empresas que he mencionado, Uber, Cabify, In Drive, Satelital, Yango y otras más que puedan existir para que se formalicen. Yo coincido con algunas apreciaciones que he escuchado, en que no hay sanciones, pero las sanciones las aplica no la ley solamente, sino, dice, el reglamento de sanciones y lo que corresponda lo hará el Ministerio de Transportes.

La señora presidenta estaba en la China, y en la China no sé a qué hora firmó la observación de este proyecto que era mejorado, y podrá ser mejorado en mayor profundidad. Debe invitarse a Indecopi, señora presidenta, a las empresas que he mencionado, hay sanciones y sentencias negativas contra el pasajero.

Indecopi dijo, una señora que le había asaltado el mismo chofer, después de año y medio, Indecopi dice, no puedo sancionar porque la empresa no existe. Claro, no existe porque falta esta ley que les diga, oiga, ustedes tienen que formalizarse, **(10)** y el ATU solamente tiene responsabilidades en Lima-Callao.

La señora anterior del ATU, la presidenta, objetó este proyecto como si fuera la dueña del Perú. Y se equivocó la señora y el presidente y el ministro tuvieron una opinión negativa; esto es positivo, esto le va a dar mucho dinero, y ojalá estemos en la misma línea, mucho dinero por impuestos que no se pagan en Nueva York, en la India, en cualquier lugar del mundo, el taxista te da el recibito. Y es un taxista que sale después de trabajar en un banco y puede hacer dos horas de taxi para mejorar su economía, pero tiene que pagar su impuesto. Esto no está reglamentado ni por ustedes.

Ok, presidenta, ojalá se invite a las personas que también consideren los señores del Ministerio.

Muchas gracias.

**La señora PRESIDENTA.**— Muchas gracias, congresista Elías Ávalos.

Y es importante, no hay ley que no se traiga a todos los involucrados, porque una ley solamente para una parte, no tienen que estar todos, y su pedido ha sido anotado. La próxima vamos con los asesores a hacer la mesa de trabajo donde están los funcionarios de Transporte, los proyectos de ustedes, y sobre todo los de los taxis, los de la aplicación, que también se les tiene que invitar para que ellos tengan voz y voto, y esta ley la que va a ganar es el usuario, porque eso es lo que queremos, pero tiene que ser una ley con un dictamen que siempre sea técnico basado en la legalidad.

Muchas gracias, congresista Elías Ávalos.

**El señor ELÍAS ÁVALOS (APP).**— A usted, presidenta.

**La señora PRESIDENTA.**— Muchas gracias.

Ahora, la sustentación de proyectos de ley por sus autores.

Proyecto de Ley N.º 5162/2023-CR, que propone una ley que modifica el artículo 30 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, a cargo del congresista Waldemar José Cerrón Rojas.

Tiene el uso de la palabra, hasta por diez minutos, por ser autor de dicha ley.

**El señor CERRÓN ROJAS (PL).**— Muy buenas tardes, señora presidenta.

Por cierto, colegas, que estamos hoy día en la sustentación y hemos escuchado algunos aportes del Ministerio de Transportes. Bueno, voy a permitirme exponer el Proyecto de Ley N.º 5162/2022, que modifica el artículo 30 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

El objeto de la ley es modificar el artículo 30 literal 1 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. La finalidad de la ley es mejorar la regulación sobre el seguro obligatorio de accidentes de tránsito referente a las asociaciones de fondos regionales o provinciales contra accidentes de tránsito conocido como AFOCAT.

Se pretende la modificación del artículo 30 de la Ley 30874, actualmente dice, 30.1: *“Todo vehículo motorizado que circule en el territorio de la República debe contar con una póliza de seguro vigente del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) o Certificado contra Accidentes de Tránsito (CAT), que contengan términos equivalentes, condiciones semejantes o mayores coberturas ofertadas que el SOAT vigente, en cuyo caso las Asociación de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito (AFOCAT) entregarán el certificado; y además el distintivo que acredita la vigencia del mismo, y serán destinados exclusivamente a vehículos de transporte provincial de personas urbano e interurbano, incluyendo el transporte especial de personas en mototaxis que presten servicios al interior de la región o provincia, que solo tendrán validez dentro de la respectiva circunscripción de funcionamiento”.*

Nosotros, luego de la conversación con varios transportistas, usuarios, planteamos la siguiente propuesta:

30.1. Todo vehículo motorizado que circule en el territorio Nacional debe contar con una póliza de seguro vigente del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) o Certificado

contra Accidentes de Tránsito (CAT), que contengan términos equivalentes, condiciones semejantes o mayores coberturas ofertadas que el SOAT vigente, en cuyo caso las Asociación de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito (AFOCAT) entregarán el certificado con su distintivo de vigencia que tendrá validez dentro de la respectiva circunscripción regional.

Artículo 30.1.1. Las AFOCAT deberán abrir una o más cuentas de depósito a su nombre en una o varias empresas del sistema financiero supervisada por la SBS, cuyos fondos son intangibles e inembargables por estar destinados exclusivamente a realizar las operaciones del Fondo de Cobertura de Siniestros y Ayuda Social.

30.1.2. Las AFOCAT de regiones colindantes podrán suscribir convenios para ampliar el ámbito de aplicación de Certificado contra Accidentes de Tránsito (CAT). Los convenios deberán hacerse de conocimiento de los gobiernos regionales pertinentes y de la Superintendencia de Bancas, Seguros y Administradoras de Fondos de Pensiones.

30.1.3. Procede la cancelación de los fondos de una AFOCAT al no contar con los suficientes recursos económicos y financieros que no le permitan atender los casos de siniestros y otros compromisos económicos asumidos.

30.1.4. Las AFOCAT, al igual que las compañías aseguradoras, quedan facultadas para emitir el CAT electrónico, conforme a las disposiciones legales que dicte la autoridad competente.

30.1.5. Las personas que resulten víctimas de un accidente de tránsito sean ocupantes o no de un vehículo automotor que no cuente con el CAT o el SOAT, serán atendidos de emergencia con las comunidades médicas y de sepelio o con los recursos económicos del fondo de compensación que administra el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Los motivos son los siguientes:

Antecedentes.

Según la Asociación Automotriz del Perú (AAP), el parque automotor ha crecido significativamente, alcanzando aproximadamente, señora presidenta, tres millones de vehículos livianos y pesados y otros tres millones de vehículos menores, como motos y mototaxis.

Este crecimiento se debe a la modernización, expansión de vías de comunicación y el desarrollo urbano, lo que también ha incrementado el número de transportistas conocidos como los informales.

La alta [...] de tránsito llevó a una [...] de seguro obligatorio y asistentes de tránsito que todos conocemos como SOAT en el año 2002, seguido por la creación de las AFOCAT en el año 2006 como una alternativa, ojo, más económica, señora presidenta.

En la página de la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP (SBS), se muestran los resultados anuales de siniestros de los últimos años. El presente cuadro muestra que las AFOCAT en un [...] en siniestros en los últimos 10 años cuatrocientos nueve millones ochocientos tres mil ochenta soles, lo que demuestra el manejo responsable y atención a las víctimas de accidentes de tránsito, además de ser un sistema que maneja fondos de gran escala, como se puede observar en este cuadro emitido por la Superintendencia de Banca y Seguros.

Fundamento.

El proyecto de ley propone modificar el artículo 30 de la Ley 27181 para mejorar la regulación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito en relación con las AFOCAT, además busca ampliar la cobertura de las AFOCAT al transporte particular privado y fortalecer su capacidad competitiva frente a las compañías aseguradoras. También se pretende mejorar la captación y capacitación del personal y la gestión interna de las AFOCAT.

El problema que hemos identificado es la alta siniestralidad de accidentes de tránsito exacerbada por la informalidad y sobreoferta de vehículos. Las restricciones normativas actuales limitan el desarrollo pleno de las AFOCAT, impidiendo que ofrezcan una alternativa económica y efectiva al SOAT, lo que pone en riesgo la vida de los usuarios y también de los transportistas que no pueden o no asumen el tema del SOAT.

Propuestas del proyecto de ley.

Lo que se propone con la presente norma es que las AFOCAT se consolide y se garantice al público no solo las mismas características del pago que es SOAT, sino también un adecuado nivel de cobertura de siniestros. Además, se busca fortalecer las AFOCAT mediante un mayor control, supervisión, regulación y sanción, asegurando que cumplan con las obligaciones hacia las víctimas de los accidentes de tránsito bajo estrictos criterios de seguridad.

La SBS y el Indecopi deberán cumplir su papel para que las AFOCAT que no cumplan, desaparezcan del sistema, garantizando así su fortalecimiento y consolidación en beneficio de la población.

Respecto al costo-beneficio, finalmente, señora presidenta, podemos decir que la presente iniciativa no genera ningún tipo de gasto adicional al Estado. Lo único que busca es darle los

mecanismos legales a las AFOCAT para que puedan fortalecerse y cumplir con los fines para los que fueron creados.

El beneficio.

La presente norma no irroga gasto alguno al erario nacional; al contrario, con sus impuestos contribuye a incrementar los ingresos para el Estado peruano, por cuanto su formalización y fortalecimiento en el mercado así lo determinan.

El impacto de la vigencia de la norma en la legislación nacional.

La presente propuesta legislativa no colisiona con el marco constitucional vigente ni con norma legal alguna. Al contrario, busca modificar el artículo 300, literal 1 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

Respecto a la vinculación con el Acuerdo Nacional, la presente iniciativa legislativa se enmarca dentro de las siguientes políticas aprobadas por el Acuerdo Nacional.

La política 1, sobre el fortalecimiento del régimen democrático y el estado de derecho. La política 18, sobre la búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica.

Muchísimas gracias, señora presidenta, por permitir estar en este espacio con mis colegas y con usted compartiendo estos temas que son importantes para nuestro desarrollo peruano, y sobre todo en la seguridad de transportes.

Gracias.

**La señora PRESIDENTA.**— Muchísimas gracias por la sustentación, congresista Waldemar Cerrón. Muchísimas gracias.

Seguimos con la agenda.

¿Está Edwin Talavera?

Proyecto de Ley N.º 8674/2024-CR, que propone una Ley que declara preferente de interés nacional y necesidad pública el mejoramiento del camino vecinal integrador desde El Tallán, Sinchao Chico hasta la Ruta Panamericana 1N, ubicado en el distrito de El Tallán, provincia y departamento de Piura, a cargo del congresista José Pazo Nunura.

Tiene el uso de la palabra, por ser autor, hasta por diez minutos.

**El señor PAZO NUNURA (SP).**— Muchas gracias, presidenta. Saludar a usted, por su intermedio, a los colegas congresistas también conectados de manera virtual, y gracias por priorizar este

proyecto de mucha importancia para lo que es la interconexión vial de los pueblos del Bajo Piura. Contamos también con la presencia, señora presidenta, del señor alcalde del distrito de El Tallán Jorge More Vílchez.

Voy a sustentar, presidenta, y colegas congresistas, el Proyecto 8674/2024, Ley que declara preferente de interés nacional y necesidad pública el mejoramiento del camino vecinal integrador desde El Tallán, Sinchao Chico hasta la Ruta Panamericana 1N, ubicado en el distrito de El Tallán, provincia y departamento de Piura.

Objetivo del proyecto.

Impulsar y promover la interconexión vial, su ventaja comparativa y operativa para el comercio eficiente en inversión y mejoramiento de la calidad de vida de los pobladores, turistas, viajeros, trabajadores y estudiantes, así como el respeto al medio ambiente y la sostenibilidad de los recursos del distrito de El Tallán, provincia y departamento de Piura.

Finalidad del proyecto.

Esta ley permitirá, señora presidenta, conectar a toda la población de El Tallán en la Panamericana Norte y beneficiará a los pobladores de Nuevo Tallán, Piedras, El Tabanco, Mala Vida, Chutuque, Nuevo Pozo Oscuro, Los Jardines, Belisario y, por el Sur con Zona Ventura, Nvo. Sinchao Chico, Litigio, San Antonio, Zona More, La Unión, La Arena, Cura Mori, Bernal, San Cristo, Sechura, entre otros.

Fundamentos de la propuesta legislativa.

El distrito de El Tallán es uno de los 10 distritos que conforman la provincia de Piura, en el departamento de Piura, fue creado mediante Ley 15434 el 19 de febrero de 1965, cuenta con una extensión geográfica de 116 kilómetros cuadrados. En la actualidad, su territorio está dividido por el paso del río Piura. **(11)** Para el año 2017, diecisiete alcanzó más de 6000 habitantes, aproximadamente.

Vías de acceso al distrito

El Tallán, cuenta con dos vías de acceso, el cual consideramos ambas rutas desde el centro del departamento de Piura. Uno, desde la carretera PE-1NK, con dirección al sur, pasando por los distritos de Catacaos, La Arena y La Unión, con dirección al Este en la carretera La Unión-El Tallán, con 35 kilómetros de distancia, y duración aproximada con un trayecto de 01:04 h. Dos, la carretera Panamericana norte, con una distancia de 37 kilómetros y el trayecto aproximadamente de 30 a 40 minutos.

## Aspectos sociales

Población: según el Censo del 2017, el distrito El Tallán tiene una población de 5387 habitantes, de los cuales 2733 son hombres y 2654 mujeres.

Debemos precisar también, dentro de los aspectos sociales, que este distrito cuenta con el 5.53 % de población rural y el 94.47 % de población urbana.

Asimismo, debemos precisar que cuenta con dos establecimientos de salud. La población de El Tallán, según se puede apreciar, está dedicada principalmente a la agricultura, silvicultura y la pesca.

### Descripción del problema

1. La construcción de infraestructura de transporte contribuye a dos objetivos de desarrollo fundamentales. Primero, conectar a las personas con oportunidades de empleo y servicios de salud, educación, etcétera.

2. El sector es uno de los principales generadores de empleo, y la red de caminos rurales de un país normalmente está constituido por senderos, trochas, veredas y caminos de tierra, afirmados o sin afirmar, conocidos como caminos carrozables, también denominados caminos vecinales.

Este último es el caso de la carretera proyectada precisamente en este proyecto de ley.

### Descripción del problema

La falta de mantenimiento de la infraestructura de la carretera que une los pueblos y distritos del Bajo Piura complica la situación, pues los productos agrícolas y pecuarios que producen en este sector tienen muchas veces pérdidas de tiempo y dinero en vista que son productos perecibles.

Sumado a esto, tenemos el problema del cuello de botella que se forma en el tramo Catacaos-Piura en donde se puede evidenciar un gran congestionamiento de unidades móviles y accidentes de tránsito con daños materiales y humanos. Por la cual, esta propuesta legislativa es una solución a gran parte del problema.

### Necesidad de dar solución al problema

El mejoramiento del camino vecinal integrador que une el distrito de El Tallán, Sinchao Chico, hasta la ruta Panamericana 1N que articula Nuevo Sinchao Chico, Zona Ventura, Nuevo Tallán, Nuevo Piedral y El Tabanco del Tallán, es una necesidad urgente que

dará solución a la falta de integración de estos pueblos, centros poblados y caseríos.

Efectos de la vigencia de la norma sobre la legislación nacional

Debemos precisar que la propuesta legislativa no altera el ordenamiento legal vigente ni la Constitución Política del Perú, toda vez que el presente proyecto de ley busca impulsar y declarar la relevancia e importancia de un proyecto de carácter local, regional, que permitirá impulsar la economía del distrito de El Tallán.

Análisis costo-beneficio

Es importante precisar, señora presidenta y colegas congresistas, que la presente iniciativa legislativa respecto al análisis del costo-beneficio no demanda gasto alguno al erario nacional, pues se trata de impulsar el mejoramiento de un camino vecinal integrador, y llamar la atención del Poder Ejecutivo, a través de Provías Descentralizado o gobierno regional acerca de un proyecto impostergable para el desarrollo del distrito de El Tallán y la región Piura.

Relación con el Acuerdo Nacional

La presente propuesta legislativa tiene vinculación con las siguientes políticas públicas en lo que respecta al Acuerdo Nacional: políticas de Estado, competitividad del país; 17. Afirmación de la economía social de mercado, fomentará pues el desarrollo de infraestructura y vivienda, desarrollar alternativas de solución en lo que respecta a este gran tramo carretero, el cual está exigiendo.

Hemos visitado, señora presidenta, conjuntamente, reitero, también se ha incorporado el señor alcalde del distrito de La Arena **Venancio** Rico Juárez que está respaldando, apoyado por muchas municipalidades esta carretera que, indudablemente, necesita un puente incluso, porque estos distritos se aíslan con las avenidas de agua con el fenómeno de El Niño.

De tal manera que usted, como lambayecana, norteña como nosotros, conoce realmente cuánto sufren estos distritos, estos pueblos. Es más, si bien es cierto se ha avanzado, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, pero falta meterle el empuje necesario para que se pueda construir esta carretera.

Se ha avanzado, pero es importante porque los alcaldes muchas veces, cuando vienen a tocar puertas a los ministerios, principalmente al ente rector que tiene que ver con las carreteras, un poco que se detienen. De repente los presupuestos se orientan a otros proyectos, pero yo sé que también el ministro de transporte y comunicaciones va a plasmar este gran anhelo de

estos miles de pobladores del Bajo Piura, porque estos distritos pertenecen a la provincia de Piura.

Entonces yo le agradezco enormemente, presidenta, por haber priorizado este proyecto; y espero, a través suyo, presidenta, sé que con la venia también de los colegas congresistas, pueda dar al respecto, y saludo que quieran hacer ustedes los señores alcaldes y también fundamentar, y también a ustedes esta gran gestión que podemos impulsar a través del liderazgo que tiene usted como presidenta de la Comisión de Transportes del Congreso de la República.

**La señora PRESIDENTA.**— Muchas gracias, congresista Pazo.

Le damos la bienvenida a nuestros alcaldes, Javier Moore Vílchez, de la Municipalidad El Tallán; y al señor **Venancio** Risco Juárez, de la Municipalidad de La Arena, ambos distritos de nuestra hermana región de Piura.

Y, cómo no, priorizar los proyectos de nuestros hermanos congresistas cuando son prioridad y es el beneficio para nuestros hermanos de todo el Perú.

Si quisieran, tienen así breve para que puedan saludar también.

**EL ALCALDE DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE EL TALLÁN, el señor Javier Moore Vílchez.**— Bueno, estimada congresista, estimado congresista, y a todos los congresistas que nos acompañan, reciban el saludo de quien les habla, el alcalde de la Municipalidad distrital de El Tallán.

Ya lo ha manifestado el congresista Bernardo, este proyecto viene del año 2017 que se elaboró el expediente técnico a cargo de Provías Descentralizado. Imagínense cuántos años han pasado y la población sigue prácticamente aislada en la época de lluvias, e inclusive es un camino que nos disminuye el tiempo para poder trasladarnos hacia la capital distrital, porque El Tallán está compartido en la capital distrital y lo divide el río Piura en la carretera Panamericana, que están habitados cinco centros poblados.

Y supuestamente el distrito también pertenece a una comisaría de Bernal, por ejemplo, y para poder hacer una denuncia tiene que transitar por esa vía, de lo contrario, tiene que dar la vuelta por Piura, Catacaos, La Arena, La Unión; llegar a San Cristo y a Bernal. Y muchas veces la población deja de denunciar por el tema de distancia y tiempo. Y para hacer un trámite en la municipalidad, también es un martillo.

Yo creo que la construcción de esta carretera, que es aproximadamente de 8 kilómetros y que también está considerado un puente, sería muy beneficiosa, no solamente para la población

de El Tallán, sino para miles de agricultores que transitan por esa zona, que se van al Bajo Piura, lo que es la Unión, la Arena, San Cristo, el propio Sechura, Bernal.

Y en la época de lluvia la población se transporta en balsilla, inclusive yo vivo en el sector Panamericana y para poderme movilizar al distrito tengo que pasar en balsilla en la época de lluvia, y lo hace la misma población; inclusive han ocurrido accidentes al momento de trasladarse, porque se movilizan las personas y a veces también movilizan sus unidades móviles, los mototaxis, las motos que lo pasan en la balsilla.

Entonces, mi pedido y agradecimiento para que se ponga énfasis en este proyecto y se declare de interés nacional y necesidad pública y se priorice pues este proyecto que va a beneficiar, como le repito, no solo a la población de El Tallán, sino a todos los distritos del Bajo Piura.

Muchas gracias, y gracias por la atención.

**La señora PRESIDENTA.**— Muchas gracias, señor alcalde.

Tiene, por dos minutos, también, el alcalde **Venancio** Risco Juárez.

**EL ALCALDE DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE LA ARENA, señor Venancio Risco Juárez.**— Señora Presidenta, quiero saludarla en una forma efusiva por habernos recibido, y a los congresistas que conforman esta comisión. Sinceramente para nosotros es un orgullo estar aquí en el Congreso, invitado por el congresista Pazo Nunura que está ayudando mucho en las gestiones de toda naturaleza, en la parte educativa, en la parte de transportes, en la parte de salud, ahí estamos.

Entonces, esta iniciativa que está haciendo el congresista Pazo para nosotros es muy loable, muy buena, porque va en beneficio de la población de la región Piura y de nuestra patria, el Perú.

El Tallán, La Arena, Catacaos, Cura Mori, La Unión y toda la parte del Bajo Piura, como es la provincia de Sechura, prácticamente estamos unidos por esta carretera. Este camino carrozable que a veces cuando hay el fenómeno de El Niño prácticamente inunda toda esa zona.

Usted conoce, como lambayecana, cómo es nuestro norte, cuando llega el fenómeno de El Niño todo se malogra. Eso imposibilita que nosotros podamos transitar, por ejemplo, habla el amigo de El Tallán que trasladan a la gente en balsilla cuando hay este tipo de inundaciones.

Así estaba La Arena hace muchos años, pero luego hubo un puente que se llamaba el Puente Independiente, con eso hemos solucionado

todo prácticamente. Y de esa forma queremos también solucionar la parte que conlleva a El Tallán y que une Sechura y todo el Bajo Piura, y parte de Piura. Y sería factible ese camino que va a unir prácticamente también parte de Lambayeque.

Y yo le pediría, por su intermedio, que nos apoye en ese sentido con la finalidad que esto se haga una realidad, y los entes correspondientes ya haremos la gestión como corresponde para su financiamiento.

Muchas gracias, que Dios los bendiga a cada uno de ustedes. A usted y a todos los integrantes de esta comisión, muchas gracias.

**La señora PRESIDENTA.**— Muchas gracias, señor alcalde, y desde la comisión tiene todo el apoyo mi colega congresista Pazos Nunura junto a todos sus alcaldes de Bajo Piura.

Seguimos con la agenda. Proyecto de Ley que garantiza y propone la culminación del proceso de formalización de transporte terrestre nacional de pasajeros en automóviles colectivos, a cargo del congresista Pedro Edwin Martínez Talavera, quien como autor tiene diez minutos para exponer.

**(Pausa) .**

**EL SECRETARIO TÉCNICO.**— Presidenta, se ha llamado a los asesores del congresista para avisarle que estaba con el turno correspondiente, pero no está presente.

**La señora PRESIDENTA.**— Se reprograma

Sin ofender a nadie, creo que lo más importante, cuando vengan a leer sus proyectos, si no viene presencial, se le da la prioridad a los congresistas que vienen presencialmente; entonces, vamos a reprogramar la sustentación para la próxima sesión.

Pido la dispensa del trámite de aprobación del Acta para ejecutar los acuerdos tomados. Si no hay oposición, se dará por aprobada. Siendo las 17:00 h, y no habiendo oposición, se da por aprobada la dispensa y se levanta la sesión.

Muchísimas gracias, que Dios los bendiga, seguimos trabajando adelante.

**—A las 17:00 h, se levanta la sesión.**