

DOCUMENTO DE TRABAJO

Área de Transcripciones

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
SEGUNDA LEGISLATURA ORDINARIA DE 2024

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

19.^a SESIÓN EXTRAORDINARIA DESCENTRALIZADA
(Lambayeque)
(Matinal)
(Documento de trabajo)

MARTES 27 DE MAYO DE 2025
PRESIDENCIA DE LA SEÑORA HILDA MARLENY PORTERO LÓPEZ

—A las 09:55 h, se inicia la sesión.

La señora PRESIDENTA.— Comisión de Transportes y Comunicaciones, décima novena sesión extraordinaria, auditorio de la Municipalidad Distrital de Puerto Eten, sito en calle San Martín, 126, provincia de Chiclayo, departamento de Lambayeque, y a través de la plataforma Microsoft Teams, hoy día martes 27 de mayo, iniciamos esta décima novena sesión.

Buenos días, colegas congresistas y a todos los presentes y a los que nos siguen por la plataforma virtual de sesiones y las redes sociales.

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

El SECRETARIO TÉCNICO pasa lista:

Congresista Portero López.

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

El SECRETARIO TÉCNICO.— Congresista Ruíz Rodríguez ().

La congresista Chacón Trujillo, ha presentado licencia.

Congresista Acuña Peralta (); congresista Bellido Ugarte ().

El congresista Héctor Acuña, está marcando asistencia vía chat.

DOCUMENTO DE TRABAJO

La señora PRESIDENTA.- Consignar la asistencia de todos los congresistas, señor secretario, por favor.

El SECRETARIO TÉCNICO.- Correcto.

Congresista Doroteo Carbajo, también está registrando asistencia vía chat.

Congresista Bellido Ugarte ().

Congresista Echeverría Rodríguez ha presentado licencia.

Congresista Espinoza Vargas ().

Congresista Flores Ramírez, ha presentado licencia.

El congresista Bellido Ugarte está consignando asistencia vía chat.

Congresista Infantes Castañeda.

La señora INFANTES CASTAÑEDA (FP).- Infantes Castañeda, presente. Nosotros desde el ron Amazonas, presente.

La señora PRESIDENTA.- Gracias, colega linda. Saludos a tu gente de Amazonas.

El SECRETARIO TÉCNICO.- La congresista Vivian Olivos está consignando asistencia vía chat.

Congresista López Morales (); congresista Montalvo Cubas (); congresista Paredes Fonseca ().

Congresista Portalatino Ávalos está marcando asistencia vía chat.

Congresista Trigozo Reategui (); congresista Valer Pinto ().

Congresista Zea Choquechambi está marcando asistencia vía chat.

Congresista Zeballos Aponte ha presentado licencia.

Congresista Kelly Portalatino ha marcado asistencia.

En total, están presentes 8 señores congresistas.

El *quorum* para la presente sesión es de 9 señores congresistas.

En estos momentos no hay el *quorum* reglamentario, pero puede iniciar como una sesión informativa.

La señora PRESIDENTA.- Gracias, señor secretario.

DOCUMENTO DE TRABAJO

No teniendo el *quorum* reglamentario, la Comisión de Transportes y Comunicaciones inicia esta decimonovena sesión extraordinaria, siendo las 9 y 55 de la mañana.

Asimismo, agradezco y saludo a todos los colegas que están presentes por el medio virtual y nos acompañan también a nuestros señores alcaldes, provinciales, distritales, departamento de Lambayeque, a los funcionarios presentes, pero sobre todo, a quienes siempre nos acompañan, a nuestros cómplices, como es Defensoría del Pueblo y Contraloría de la República de nuestra región. También al público presente de este hermoso puerto.

A continuación, vamos a darle el uso de la palabra al señor Luis Enrique Baca Castañeda, alcalde distrital, que hoy día, gentilmente nos ha cedido sus aposentos, donde él aquí, está con su gobierno, y con toda su gente para darnos las palabras de bienvenida.

EL ALCALDE DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE PUERTO ETEN, señor Luis Enrique Baca Castañeda..- Qué tal. Muy buenos días con todos.

En primer lugar, agradecer a Dios, por brindarnos la salud y permitírnos estar en este espacio.

Querida congresista, presidenta de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, tenga usted muy buenos días y bienvenida a su distrito Puerto Eten, usted es congresista por la región Lambayeque, gracias por venir a nuestro distrito y sesionar desde acá, a través de una comisión de descentralización.

De igual forma a todos los presentes, a nuestro Defensor del Pueblo, a nuestro representante de la Contraloría General de la República, a nuestros amigos de la Municipalidad Provincial de Chiclayo, de la Municipalidad Provincial de Lambayeque, del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, de la Autoridad Portuaria Nacional, de la empresa del consorcio TP Lambayeque, amigos de Proinversión, del gobierno regional de Lambayeque, tengan todos ustedes muy buenos días, y siéntanse cómodos y bienvenidos a este distrito de Puerto de Eten.

Señora congresista, muy amable, y por dar inicio a esta comisión.

La señora PRESIDENTA..- Muchas gracias, señor alcalde, y es importante descentralizar las comisiones, y esta comisión, es una comisión con mucha fuerza y muy importante para poder así recabar, recoger las necesidades en un transporte con responsabilidad formal, pero sobre todo inclusivo.

Vamos a dar como informativo, vamos a seguir la agenda y como cuarto tema de orden del día, tenemos el informe del representante del Ministerio de Transportes y Comunicaciones,

DOCUMENTO DE TRABAJO

quien expondrá sobre estado actual del proyecto terminal portuario de Lambayeque, de Puerto Eten, avances en evaluaciones técnicas y sociales.

2. Cronograma y etapas del proyecto.

3. Coordinación intergubernamental para la viabilidad integral de este tan importante proyecto.

Le damos la bienvenida al funcionario del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, no sin antes traer el saludo del ministro y del viceministro, pero por cuestiones de agenda y los cambios abruptos del cambio del señor ministro, no han podido estar presentes, pero están sus representantes.

Tiene el uso de la palabra para que haga su exposición. Y bienvenido a Puerto Eten.

EL FUNCIONARIO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.-

Sí, buenos días, con todos; buenas tardes, congresista, con todos las comunidades.

Yo tengo una presentación, no sé si la señorita Milagros lo puede...

La señora PRESIDENTA.- Tiene permiso para pasar su exposición.

EL FUNCIONARIO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.-

Muchas gracias.

Sí, parece que hay un problema para abrir. Pero igual, lo puedo exponer para ganar tiempo.

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

Y, por favor, los que tienen PPT pasen para que la señorita Milagros los tenga, y si no, pues pueden exponer.

Tiene el uso de la palabra.

EL FUNCIONARIO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.-

Sí, aquí el proyecto de modernización del terminal portuario de Puerto Eten, es una iniciativa estatal autofinanciada.

Su costo estimado en inversión es de trescientos treinta y seis millones de soles.

Su costo de inversión es de trescientos treinta y seis millones de soles, su alcance es un proyecto pues básicamente esta diseñado para lo que es la atención de minerales, alguna carga de la zona, pero básicamente minerales tal como está el plan maestro.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Bueno, el que está aprobado actualmente, actualmente el proyecto está incluido en el IMIAPP, lo que es la Asociación Pública Privada, en el Ministerio se le ha pasado a Proinversión para que haga un estudio de demanda.

Este estudio de demanda, Proinversión ya lo ha acabado, lo ha terminado y se lo ha pasado a la Autoridad Portuaria Nacional, también a nosotros.

Lo que ha arrojado este estudio de demanda, es básicamente que se necesita o se requiere actualizar el Plan Maestro, en la medida pues que el flujo de la carga ha arrojado, de repente ha habido alguna variación y para que pueda iniciarse nuevamente la promoción, tiene que actualizarse en la medida que lo que se está proyectando inicialmente en el terminal portuario, que era un terminal de dos kilómetros más o menos de un tipo muelle espigón, y con un muelle para atender los minerales, esto se ha reducido a unas obras inicialmente para atender la carga de la zona, y posteriormente cuando se activen los proyectos mineros, el nuevo terminal que está en el actual Plan Maestro.

En la medida que ha cambiado este escenario de la fase de lo que estaba proyectado el proyecto, se necesita para nuevamente iniciar el proceso de promoción, que lo va a explicar más Proinversión a mayor detalle, y nuevamente que se actualice el plan maestro, con estas nuevas inversiones que van a necesitar, de acuerdo a los resultados del estudio de demanda.

O sea, todo este cambio va a haber por el estudio de demanda que ha arrojado, digamos, diferentes escenarios para una nueva inversión inicial, y posteriormente cuando ya la demanda se dé, en lo que es minerales, se desarrollará ese tipo de movimiento en su momento.

Ahorita mismo, el documento ya con más detalles lo va a explicar la Autoridad Portuaria, que está mi colega al costado, lo van a tener que actualizar.

Ellos van a ver básicamente y van a coordinar con el gobierno regional para que esto sea lo más rápido posible.

Eso es básicamente en cuanto al estado, y lo que es el primer punto, el estado actual del proyecto terminal portuario de Eten.

En resumen, se requiere actualizar el Plan Maestro. Es el resumen del proyecto, pasó por Proinversión, Proinversión hizo el estudio de demanda, y el estudio de demanda arrojó un nuevo desarrollo del proyecto inicial, y esto hace que se actualice el Plan Maestro, porque el plan maestro está enfocado de otra manera, o sea, está para un proyecto más grande inicial. Eso sería en otra etapa.

DOCUMENTO DE TRABAJO

El segundo, en cuanto al cronograma del proyecto, respecto al proceso de promoción, en realidad tendríamos que esperar que nuevamente entre el Plan Maestro actualizado, y lo va hacer con coordinación la Autoridad Portuaria, con el gobierno regional.

No es que tan, el Plan Maestro actualizado, lo que viene es al ministerio y nosotros, como ya está incluido en el IMIAPP, pasamos nuevamente a Proinversión y lo que hace la Proinversión, hace tres etapas: que es la formulación, seguro mis compañeros de Proinversión lo van a detallar, la estructuración y básicamente el concurso mismo.

La formulación, es el informe de evaluación, que en realidad ya se ha hecho ahora, que ha arrojado el estudio de demanda nuevo, pero como se va a actualizar el Plan Maestro, se va a entender que este nuevo proyecto de Plan Maestro, va a jugar con la demanda que se cuenta ahorita actualizada.

Por lo tanto, eso entiendo que no va a demorar mucho.

De ahí viene el proceso de estructuración, que viene a ser la elaboración del proyecto de contrato y las bases, teniendo ya los datos culminados y aprobados el estudio de la etapa de formulación con el informe de evaluación, en la cual participamos las tres entidades, básicamente es el MEF, Ositran, el MTC, con la Autoridad Portuaria Nacional, con esa aprobación, se pasa la estructuración, se elabora el contrato, se elabora las bases terminado y aprobado por las tres entidades que le mencioné, nuevamente se pasa al concurso. **(2)**

El concurso, según las bases, hay etapas de presentación de las propuestas técnicas y económicas, y en base a eso se presentan los postores, en este caso las empresas privadas que están interesadas en desarrollar ese proyecto.

Todo esto aproximadamente demora tres años. Es lo que más o menos en común en todos los en todos los procesos de promoción de la inversión privada es lo que ha tomado.

Ya Proinversión seguro cuando exponga lo va a detallar más, pero eso es más o menos en promedio.

Respecto al tercer punto, que es la coordinación gubernamental con la viabilidad integral del proyecto, nosotros ya básicamente con el resultado del estudio de demanda, que arrojó Proinversión, se la ha enviado a la Autoridad Portuaria Nacional.

La Autoridad Portuaria Nacional, sé que tiene coordinaciones con el Gobierno Regional de Lambayeque, la Autoridad Portuaria lo va a precisar más, de tal manera que se avance de la forma más rápida, se tenga esa actualización del plan maestro, y con esto

DOCUMENTO DE TRABAJO

nuevamente recién al Ministerio para tomar los tres años que le expliqué anteriormente.

En resumen, necesitamos el plan maestro actualizado para nuevamente entra al Ministerio y a Proinversión para hacer toda la fase que dura tres años, que es la formulación, estructuración y concurso.

Eso básicamente sería en cuanto al tercer punto, que estamos coordinando con la Autoridad Portuaria, de tal manera pues que esto avance lo más rápido posible.

La Autoridad Portuaria seguro va a comentar los apoyos y las coordinaciones que tiene con el gobierno regional.

Esos serían los tres puntos, señora congresista.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Presidenta, ya tenemos cuórum.

Se han se han integrado los congresistas Cheryl Trigozo, el congresista Segundo Toribio Montalvo y la congresista Magaly Ruiz.

Con ellos tres se completa el cuórum.

En estos momentos puede iniciar formalmente la sesión.

La señora PRESIDENTA.— Muy bien.

Como primer punto de Orden del Día tenemos el debate del predictamen recaído en el Proyecto de Ley 6187 (salto de grabación), que propone una ley que modifica la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (salto de grabación) la competencia a los gobiernos regionales para el dictado de los cursos de capacitación vehicular y el servicio (salto de grabación) del Grupo Parlamentario Unidad y Diálogo (salto de grabación) de oferta de escuelas de conductores privadas, concentradas en pocas ciudades, lo que contribuye a la alta siniestralidad vial en Perú.

El proyecto también menciona (salto de grabación) corrupción (salto de grabación) mejorar la seguridad vial y la calidad de los recursos.

La iniciativa contribuirá a la seguridad vial, al permitir que los gobiernos regionales dicten cursos (salto de grabación) a la capacitación (salto de grabación) como fue formulado inicialmente.

Las observaciones del MTC incluyen la ambigüedad sobre quiénes dirigen las capacitaciones, la falta de un régimen de control

DOCUMENTO DE TRABAJO

para los gobiernos regionales y la necesidad de prever las nuevas condiciones de operación de los gobiernos regionales como entidades de capacitación.

Sin embargo, la Comisión consideró que las observaciones podrían ser subsanadas con precisiones en el texto sustitutorio.

En tal sentido, el texto legal que se trae a debate aclarará que los cursos son para conductores ya licenciados y no sustituyen la formación inicial para obtener licencias que siguen siendo exclusividad de las escuelas de conductores.

Para asegurar el control, el texto sustitutorio establece que el MTC fiscalizará esta nueva facultad de los gobiernos regionales y definirá la autoridad competente.

Asimismo, el MTC deberá establecer en el reglamento de la Ley 27181 el régimen de control, supervisión y registro de los cursos dictados por los gobiernos regionales, así como los procedimientos para su validez y reconocimiento en el Sistema Nacional de Conductores.

Se propone un plazo de 90 días hábiles para la adecuación del Reglamento Nacional de Tránsito.

Respecto al análisis costo-beneficio.

Se concluye que el proyecto no genera costos adicionales al Erario Nacional, ya que las normas vigentes ya contemplan la facultad de los gobiernos regionales para dictar cursos y la obligación del MTC de proveer asistencia técnica.

Los gobiernos regionales podrán financiar el servicio con tasas administrativas.

Los beneficios incluyen el fortalecimiento de la descentralización, la complementación del marco normativo existente, la mejora de la fiscalización pública, la reducción de costos sociales por accidentes de tránsito, la posible disminución de precios de los cursos y la mejora de calidad y una contribución significativa a la seguridad vial al reducir riesgos para los usuarios de la vía.

Por estas razones, queridos colegas, se propone la aprobación de este dictamen, por ser de justicia.

Se ofrece el uso de la palabra a los señores congresistas que quieran intervenir.

EL SECRETARIO TÉCNICO.— Presidenta, vía chat, no hay solicitudes de intervención.

La señora PRESIDENTA.— Vamos al voto, señor secretario.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Conforme.

Congresista Portero López.

La señora PORTERO LÓPEZ (AP).— Por el no abuso de las escuelas de enseñanza, que sacan y hacen su chacra, pues, desde este hermoso distrito, con mucha fe, a favor.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Congresista Ruiz Rodríguez ().

Congresista Doroteo Carbajo está votando a favor, vía chat.

Congresista Ruiz Rodríguez ().

A favor también, vía chat.

Congresista Acuña Peralta (); el congresista Bellido Ugarte (); congresista Espinoza Vargas (); congresista Infantes Castañeda (); congresista Montalvo Cubas (); congresista Olivos Martínez (); congresista Paredes Fonseca (); congresista Portalatino Ávalos.

A favor, la congresista Portalatino Ávalos, vía chat.

Congresista Trigozo Reategui (); congresista Valer Pinto ().

Trigozo, a favor. Está votando vía chat.

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

El congresista Montalvo está votando a favor.

Congresista Zea, a favor (); congresista Héctor Acuña, a favor; congresista Bellido Ugarte ().

La señora INFANTES CASTAÑEDA (FP).— Infantes Castañeda, a favor.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Correcto, congresista Infantes Castañeda.

¿Algún otro congresista que esté presente para que pueda emitir su voto

Congresista Bellido Ugarte (); congresista Espinoza Vargas (); congresista Olivos Martínez (); congresista Paredes Fonseca (); congresista Valer Pinto ().

Se han obtenido nueve votos a favor, ningún voto en contra, ninguna abstención.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, señor secretario técnico.

DOCUMENTO DE TRABAJO

El dictamen recaído en el Proyecto de Ley 6187/2023-CR, que propone una Ley que Modifica la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, a fin de establecer la competencia de los gobiernos regionales para el dictado de los cursos de capacitación vehicular obligatorios, ha sido aprobado por mayoría.

Muchísimas gracias.

Como siempre, desde esta comisión tan importante, legislando con leyes o normas para tener un transporte con mucha responsabilidad.

Entonces, por unanimidad.

Como segundo punto de Orden del Día, teníamos los debates de predictamen de nuestro colega Oscar Zea Choquechambi.

Pero nos han pedido reprogramar por salud.

Entonces, los dos dictámenes que iba a salir de esta hermosa tierra se proyectan para la próxima sesión, a pedido de nuestro colega Oscar Zea.

No habiendo ninguna intervención de los congresistas, pido la dispensa de aprobación del acta para ejecutar lo acordado hasta este momento.

Señor secretario.

El SECRETARIO TÉCNICO.— No hay ninguna observación en estos momentos respecto de la aprobación de la dispensa del trámite de sanción del acta para acordar la aprobación de este dictamen.

La señora PRESIDENTA.— Si no hay oposición, se dará por aprobada, siendo las 10 y 16.

Seguimos con nuestra audiencia informativa.

Como quinto tema de Orden del Día, tenemos el informe de la Autoridad Portuaria Nacional...

Disculpen.

Asimismo, pido la dispensa del trámite de aprobación del acta de la Décima Sesión Extraordinaria, de la Décima Octava Sesión Ordinaria, realizada en nuestro querido puerto Eten.

Asimismo, pido la dispensa del trámite de la aprobación del acta de la Décima Octava Sesión Extraordinaria, realizada en Trujillo, La Libertad, el martes 20 de mayo del 2025, para ejecutar lo acordado, mencionando que los tres dictámenes

DOCUMENTO DE TRABAJO

aprobados en dicha sesión han sido revisados por el Área de Técnica Legislativa para efectos de las firmas.

Señor secretario técnico, si no hay observación lo daríamos por aprobado.

El SECRETARIO TÉCNICO.— No hay observaciones.

Solamente la congresista Olivos Martínez está pidiendo que se considere su voto a favor en el dictamen que se acaba de aprobar, sobre el Proyecto de Ley 6187.

No hay observaciones a la dispensa.

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

También se pide la dispensa del trámite para ejecutar todo lo acordado en esta Décima Novena Sesión Extraordinaria.

No habiendo nada de observación, se da por aprobada siendo las 10 y 18 de la mañana.

Seguimos con nuestra sesión informativa.

Como quinto tema del Orden del Día, tenemos el informe de la Autoridad Portuaria Nacional sobre los siguientes temas:

1. Rol estratégico del terminal portuario de Lambayeque, del Puerto Eten, en la red portuaria nacional.
2. Potencia logística del terminal portuario de Lambayeque para el comercio exterior y como infraestructura multipropósito macrorregional y bioceánica.
3. Evaluación de impactos proyectados en el sistema de transporte nacional.

Damos la bienvenida al funcionario de la Autoridad Portuaria, a quien le damos el uso de la palabra para que ofrezca el informe.

Bienvenido. Y gracias por su presencia.

El REPRESENTANTE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL.— Muy buenos días, señora presidenta de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, Marleny Portero López.

Señor Luis Enrique Baca Castañeda, alcalde de la Municipalidad Distrital de Eten Puerto.

Señores funcionarios de diferentes entidades.

Público en general aquí presente.

DOCUMENTO DE TRABAJO

En representación de la Autoridad Portuaria Nacional, me siento muy honrado de estar con ustedes, a fin de exponer (salto de grabación) qué cosa es la Autoridad Portuaria Nacional, cuál es el rol estratégico, conforme lo ha señalado la presidenta, sobre el Terminal Portuario de Lambayeque.

Antes debo iniciar la exposición con la primera lámina, por favor.

¿Qué es el sistema portuario nacional en el Perú? **(3)**

El Sistema Portuario Nacional del Perú es un conjunto de puertos, de uso público y privado que se encuentra a lo largo de la costa y de los ríos del país.

Y qué, en este caso, la autoridad portuaria es el ente rector para poder llevar a cabo prácticamente el desarrollo y la gestión del sistema portuario nacional.

Es en ese sentido que la primera diapositiva, como ustedes pueden observar, tenemos nosotros 89 instalaciones portuarias, de las cuales 40 son de uso público, 70 terminales portuarios y 19 embarcaciones.

Durante todo el período en que ya existe la Autoridad Portuaria Nacional, mucho antes, en el año 1999, que se concesionó el terminal portuario de Matarani, a la fecha tenemos ocho* terminales portuarios concesionados.

De los cuales tenemos el terminal portuario de Paita, que se concesionó el año 2009, tenemos el terminal multipropósito de Salaverry, que se concesionó el año 2018, como se puede observar en la diapositiva.

El terminal portuario de Contenedores de Zona Sur, 2006, DP World. El 2011, el terminal de embarque concentrado de minerales, más conocido como Transportadora Callao, que se concesionó en el año 2011, que también se encuentra ubicado en el Callao.

El terminal portuario de San Juan de Marcona, que está próximo a firmarse el contrato, prácticamente en el 2024 fue adjudicado. Estamos simplemente a la firma del contrato.

El terminal portuario de Yurimaguas, Nuevo Reforma, concesionado en el año 2011, a la concesionaria del puerto Amazonas. El terminal portuario General San Martín, Puerto de Paracas 14.

Y, el Terminal Portuario de Matarani, conforme le manifesté, que fue el primero antes que existiera la Autoridad Portuaria Nacional que se concesionó el año el año 1999. Ya prácticamente está a cuatro años para poder terminar su periodo de primeros, los primeros 30 años de concesión y que en estos momentos nos

DOCUMENTO DE TRABAJO

encontramos prácticamente elaborando y estudiando el desarrollo de la Adenda 5, que ellos han presentado.

Siguiente, por favor.

Durante el periodo del año 2010 al año 2024, podemos observar, así como ha venido teniendo un crecimiento ascendente, tanto las exportaciones como las importaciones, también la carga de minerales o la carga en general que ha tenido el país desde el año 2010 hasta el 2014.

Se puede observar que ha tenido un crecimiento en donde empezamos el año 2010 con 70 millones de toneladas y hemos llegado prácticamente, hoy en día, a 115 millones de toneladas.

El mismo comportamiento también ha tenido el movimiento de los TEU, o sea, la carga contenedorizada, empezó justamente el año 2010 y hoy en día, al año 2024, hemos movido prácticamente más de tres millones doscientos mil movimientos de contenedores.

¿Cuál es la inversión ejecutada en los terminales portuarios a nivel nacional?

Siguiente diapositiva, por favor.

Como pueden observar, tenemos inversiones en contratos de concesión e inversión en obras privadas por procedimiento TUPA. A marzo del 2025, el monto de inversión ejecutado a través de las inversiones en contratos hechos por los concesionarios, llegan a la suma de 2.300 millones de dólares, y las inversiones en obras privadas efectuadas por procedimiento TUPA, prácticamente más de 2.200 millones de dólares.

Destacando, principalmente, el terminal portuario multipropósito de Chancay que en su primera fase ha, prácticamente, efectuado gastos por 1.400 millones de dólares, y el resto a través de los terminales portuarios de Shougang Hierro Perú S.A., Nuevo Muelle San Nicolás, terminal portuario Multiboyas, Mina Justa, terminal portuario Perú, El Ingenio y Melchor.

Siguiente.

Como se puede ver, por ejemplo, estamos hablando de que la función principal que tiene la autoridad portuaria y el motivo por el cual yo me encuentro aquí, es para hablar todo lo que es conectividad.

Porque es una política de Estado que está neta y exclusivamente orientada al desarrollo portuario. Y dentro de ese desarrollo portuario, para mí es muy importante esta diapositiva, porque muestra muchas veces, y que no se le informa muchas veces al público. De que no solamente son capitales nacionales, hay

DOCUMENTO DE TRABAJO

capitales extranjeros y hasta el momento tenemos 15 países que han apostado y siguen apostando por nuestro país.

Tenemos, por ejemplo, en el terminal portuario de Paíta, tenemos un movimiento en capitales turcos, capitales de Emiratos Árabes, también tenemos capitales americanos en diferentes lugares, como ustedes pueden ver, hay unas banderitas que a la distancia no se puede distinguir, pero más o menos para que tengan una idea.

Capitales americanos que se encuentran en el terminal multipropósito en Salaverry, capitales australianos que se encuentran en Antamina, capitales suizos, Glencore, capitales japoneses, capitales españoles, capitales de Países Bajos, capitales chinos con el terminal portuario de San Nicolás, a través de Shougang.

Capitales turcos que se encuentran en terminal de embarque de concentrado de minerales también, así como capitales americanos, capitales de procedencia de China, Multiboyas Mina Justa, terminal portuario de San Juan de Marcona próxima a firmarse el contrato por la empresa del grupo Cibo Honda.

Y así, sucesivamente, capitales brasileños, capitales coreanos, capitales ecuatorianos, sobre todo que es muy importante destacar.

Es en ese sentido que esta diapositiva representa a los diferentes países que han invertido y siguen invirtiendo y siguen confiando en la función que viene llevando a cabo la Autoridad Portuaria Nacional a través de los terminales portuarios concesionados.

A su vez, es importante también señalar que a través del Tratado de Libre Comercio que tiene nuestro país, el 83% del Producto Bruto Interno a nivel mundial, prácticamente estamos nosotros ya participando. 43% de la población mundial a través de los Tratados de Libre Comercio estamos manteniendo una sostenibilidad. Y el último Tratado de libre comercio que se firmó fue en el año 2024 con Hong Kong.

Hay algunos países, como ustedes pueden ver de color mostaza, que todavía no se ha firmado. Pero estoy seguro de que a través del Comercio Exterior vamos a poder tener un convenio firmado de acuerdos en proceso de negociación con la India, con Australia, y que va a fortalecer mucho más nuestra participación a través de los diferentes países, el transporte de minerales, transportes agroindustriales, transportes de diferentes tipos que requieren los países.

A su vez, es importante señalar la siguiente diapositiva, que también juega un rol muy importante.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Ustedes han escuchado hablar al presidente Trump, el cual decía que el canal de Panamá iba a ser nuestro, que ya no iban a haber muchos países que ingresen por el canal de Panamá, porque va a tener control.

Sin embargo, nosotros como país, como Perú, hemos llevado a cabo la comercialización a través del canal de Panamá con un flujo de 15 700 000 toneladas métricas, que representa un 16% de nuestro comercio marítimo a fines del año 2024.

Nosotros, como pueden ver ustedes, estamos ocupando el séptimo lugar en movimiento de carga a través del canal de Panamá, pero estoy seguro, a partir del primero de junio, que ya entre en funcionamiento el terminal portuario de Chancay. No vamos a ser el séptimo, vamos a ser el quinto, con tendencia a mejorar al cuarto.

Porque si ustedes ven la diferencia entre México y Perú, estamos hablando de 1.600.000 toneladas. Y 1.600.000 toneladas no es nada, realmente. Estoy seguro, inclusive, podríamos estar muy cerca a Corea del Sur. Pero de antemano, ya podemos decir que podremos llegar al quinto lugar del séptimo en este año, ni siquiera hay que esperar dos o tres años más, en este año.

¿Por qué? Porque el movimiento de carga que va a ser el terminal portuario, porque empiece el funcionamiento ya como debe ser Chancay, es el primero de junio.

Y lo que fue una visión de futuro, hoy en día ya es una realidad.

La siguiente diapositiva, por favor.

Esta visión del futuro que siempre se tuvo, el Perú tiene que comercializar con la China, hoy en día ya es una realidad, ya prácticamente estamos movilizandocarga directamente de Chancay hacia la China.

Y lo más importante, que también está llegando carga de la China hacia Perú. ¿Y cuánto estamos ahorrando de 10 a 12 días en travesía? Que eso es una millonada en cuanto a dólares, porque estamos ahorrando 12 días de viaje de navegación.

Ya no hay necesidad de ir hacia México, ya no hay necesidad de ir a Estados Unidos, a Los Ángeles para poder de ahí de la carga, movilizar a China. Ya nosotros directamente de Chancay, podemos hacer ese sueño que hoy en día ya es una realidad.

Dicho esto, es sí, una parte introductiva que corresponde a la función que realiza la Autoridad Portuaria Nacional.

En estos momentos iniciaré netamente a la razón por la cual me encuentro ubicado con todos ustedes, con este lindo público de

DOCUMENTO DE TRABAJO

Eten que está esperando muy bien que toquemos el tema relacionado al plan maestro de terminal portuario de Lambayeque.

Siguiente, por favor.

En la información general podemos decir que es un área de influencia, tiene Amazonas, Cajamarca, La Libertad, Lambayeque y Loreto. Es un terminal multipropósito, graneles, rodantes, contenedores, y lo más importante de todo esto, su situación actual.

Ya se encuentra desde el año 2024-2026 en el IMIAPP del MTC, y en abril del año 2025, en este año, Proinversión aprobó la demanda actualizada para definir la modalidad de inversión.

Es importante señalar que prácticamente ya cuentan con un estudio de demanda muy bien definido, que ha sido unas veces observada, pero por suerte ya ha sido aprobado por el gobierno regional, la misma que está prácticamente a puertas de que sea promovido por Proinversión en la medida en que el MTC, pues, determine de una vez esa promoción.

No sin antes hacer mención, que quiero felicitar al gobierno regional de Lambayeque por esa iniciativa que tienen de terminar su plan maestro.

Y nosotros como Autoridad Portuaria Nacional, le vamos a dar toda la asistencia técnica que requiere para la aprobación de ese plan maestro. Con el estudio de la demanda, conforme hizo mención el representante del MTC.

Ha habido cambios sustanciales en el tipo de carga, cambios sustanciales en el diseño de la nave que van a tener que emplear, en el tipo de muelle que van a utilizar. Hay que saber diferenciar qué cosa es profundidad de calado.

Muchas veces confundimos calado con profundidad. El calado es lo que tiene el buque o la embarcación y la profundidad es lo que demanda para que no tenga ningún problema esa embarcación al momento de ingresar a un muelle.

Es en ese sentido que nosotros estamos muy convencidos de darle ese apoyo al gobierno regional para que elaboren su plan maestro.

Hemos tenido la suerte también ya de cumplir nuestros objetivos en este tipo de asistencia técnica al plan maestro de Tacna, que ya prácticamente es una realidad. Estamos en estos momentos dándole asistencia técnica al gobierno regional de Moquegua, para que tenga también su plan maestro y, por qué no, darles ese apoyo técnico también al Gobierno Regional de Lambayeque.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Es en ese sentido que también es importante señalar que ellos han presentado un convenio para poder hacer la etapa cero. O sea, ellos están abocados a hacer lo que es el sistema de cabotaje. El sistema de cabotaje, como ustedes saben, puede formar parte de un capítulo del plan maestro.

Pero son dos cosas totalmente diferentes. Eso lo pueden ver desde otra perspectiva, pero lo que a nosotros como autoridad portuaria nacional nos interesa, es darle esa asistencia técnica para que puedan contar con su plan maestro.

Si bien es cierto.

La siguiente diapositiva, por favor.

Es importante señalar que el plan maestro que se encuentra en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, que podríamos decir que es la biblia del sistema portuario nacional, es del año 2014.

El año 2018 se actualizó parte de ese plan maestro, pero nunca se concretó. Como ustedes saben, los planes maestros no pueden estar tres, cuatro, cinco años sin ser actualizados. ¿Por qué? Porque los escenarios cambian, la carga cambia, el área de influencia cambia.

Hay minas que están en proceso de ser en explotación. Hay tierras como por ejemplo por esta zona, con esos proyectos de irrigación, va a haber muchos productos agroindustriales que no había anteriormente.

Hay algunas minas que van a entrar ya en proceso de producción y toda esa carga va a incrementar significativamente la oferta y, por ende, mayores productos de exportación.

Es en ese sentido que también hacemos nosotros un llamado y un esfuerzo para, al término de esta reunión, poder reunirme con los representantes del GORE Lambayeque para poder nosotros tener una visión más concreta de lo que nosotros queremos para Chiclayo y por qué no decir, propiamente dicho para el terminal portuario de Lambayeque-Puerto Eten.

¿Cuál es el rol estratégico del terminal portuario de Lambayeque, materia de la primera pregunta? Es importante señalar que el terminal portuario de Lambayeque, conocido como Puerto Eten, se posiciona como un modo estratégico dentro de la red portuaria del Perú. **(4)** Su desarrollo responde...

Por favor, la diapositiva.

...su desarrollo responde a la necesidad de descentralizar las operaciones portuarias del Callao y eso va a ayudar bastante a ese descongestionamiento que tiene hoy en día el Callao. Aumentar

DOCUMENTO DE TRABAJO

la competitividad del norte peruano y promover una mejor articulación con los mercados internacionales y sabemos que tiene un potencial como nodo logístico de alcance nacional e internacional.

Ya en varias oportunidades donde he tenido la suerte de estar presente y habiendo conversado también con el señor gobernador, tenemos casi una mirada porque como presidente de la autoridad de la mancomunidad nororiente hemos podido observar las perspectivas y la oportunidad que se presenta hoy en día con el país hermano de Brasil que vamos a mencionarlo también.

¿Cuál es el rol del Terminal Portuario de Lambayeque en la Red Portuaria Internacional?

Ustedes pueden ver en la diapositiva, complementa a otros terminales portuarios el puerto Eten, tales como Callao, Paita, Salaverry, Matarani. Tiene potencial para manejar carga agroindustrial, minera y de contenedores, lo cual le va a permitir descongestionar los principales puertos y redistribuir de manera más eficiente los flujos logísticos de nuestro país.

Siguiente.

¿Cuál es la función estratégica a nivel regional?

Siguiente, por favor.

Desde una perspectiva regional el puerto Eten permitirá impulsar las exportaciones de productos de la Macro Región Nor Andina, a su vez va facilitando la salida de productos del eje Cajamarca, Amazonas, San Martín y Lambayeque.

¿Y esto qué va a traer como consecuencia?

Mejorar la logística, estamos en el 3D señorita.

¿Y cuál es la proyección bioceánica que tenemos? El terminal portuario Lambayeque tiene el papel muy importante en el marco del Corredor Bioceánico Perú-Brasil.

Bueno, volviendo al punto 3, la función estratégica regional.

Como le decía, dentro de una perspectiva regional el puerto de Eten, permitirá impulsar las exportaciones de productos de la Macro Región Nor Andina, facilitando ¿Qué cosa? La salida de productos del eje Cajamarca, Amazonas, San Martín y Lambayeque, mejorando todo ese soporte logístico.

También el terminal portuario de Eten incentivará el desarrollo de las instalaciones de las plataformas logísticas y zonas económicas especiales en el norte del país que se van a formar.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Siguiente.

¿Cuál es la proyección bioceánica que tienen?

El Terminal Portuario de Lambayeque tiene el papel importante en el marco del corredor bioceánico Perú-Brasil, sirviendo como una puerta de entrada y salida para el intercambio comercial interoceánico entre el Atlántico y el Pacífico. ¿Esto qué va a requerir? Va a requerir inversiones en conectividad vial y ferroviaria, así como mejorar en infraestructura portuaria y servicios logísticos.

Visto el rol estratégico del Terminal Portuario de Lambayeque, pasaremos a hablar del potencial logístico del Terminal Portuario de Lambayeque. Este potencial logístico del terminal portuario Lambayeque también lo hemos desagregado en tres temas:

1. ¿Qué cosa es el potencial para el comercio exterior del Terminal Portuario de Lambayeque?

2. El puerto de Eten posee características geográficas y regionales que lo posicionan como una alternativa para dinamizar el comercio exterior del norte peruano. Conexión directa, por ejemplo, con el Océano Pacífico, facilitando la salida hacia mercados de Asia y América del Sur. También la proximidad a zonas agroindustriales del norte peruano, como le decía Lambayeque, La Libertad y Cajamarca. ¿Por qué menciono esos tres departamentos? Porque es el área de influencia que tiene esa zona. ¿Por qué? Porque tienen diferentes proyectos de inversión agroindustriales, mineros, que van a fortalecer constantemente la potencialidad del puerto que tenga en base al estudio de la demanda que han elaborado los amigos de Proinversión y que ya cuenta con su aprobación. Esto va a requerir puertos eficientes para movilizar productos perecibles, no solamente vegetales, sino también frutas, caña de azúcar, café, respectivamente.

¿Cuál es el potencial para carga a graneles? Tanto de sólidos como líquidos, cargas agrícolas, carga general y contenedorizada, carga minera, diversificando la oferta de servicios portuarios.

Es importante también señalar...

La siguiente, por favor.

Dentro de lo que es el Terminal Portuario de Lambayeque, hay infraestructura portuaria multipropósito, el puerto debe diseñarse para operar como un terminal multipropósito, es decir, capaz de atender distintos tipos de carga. Carga agroindustrial, de exportación, con instalaciones refrigeradas, que es muy importante, conocido como los *refeer*. Carga minera, con muelles especializados en graneles sólidos y líquidos, carga

DOCUMENTO DE TRABAJO

contenedorizada, en especial, se va a integrar centros logísticos y plataformas multimodales, que es lo que nosotros buscamos de este puerto. Y la posibilidad de operar carga rodante roro y caso se active el comercio vehicular o maquinarias pesadas en nuestro país.

Prácticamente podemos decir que esto lo hará más competitivo frente a puertos especializados, al ofrecer flexibilidad operativa y mayor utilización de sus espacios.

Siguiente.

¿Cuál es la potencial de conectividad macrorregional?

Siguiente.

Potencial macrorregional, conectividad macrorregional. Bien, el puerto de Eten puede consolidarse, señores, como infraestructura de interacción logística de la macrorregión norte, a través de la interconexión con regiones productoras del norte y oriente, mediante infraestructura vial. Son esos cuatro departamentos que ya los he mencionado anteriormente.

Asimismo, la articulación con centros logísticos, como son las zonas económicas especiales, parques industriales en desarrollo en el norte. Y este, su desarrollo, ¿qué va a favorecer? Va a favorecer la creación de nuevas cadenas de valor regionales y la articulación con mypes regionales orientados a la exportación.

¿Y cuál es la proyección bioceánica que se tiene?

La siguiente, por favor.

Aunque no es aún parte oficial de un corredor bioceánico consolidado, el puerto de Eten tiene un alto potencial estratégico para articularse con el nodo del eje Perú-Brasil-Atlántico en el futuro. Será parte de un corredor logístico transversal, prácticamente, que conecte la costa norte del Perú con la Amazonía y Brasil, integrando al país en las cadenas globales de comercio bioceánico.

La cercanía con Cajamarca y la cuenca amazónica, prácticamente, lo hace viable para conectarse con proyectos ferroviarios o viales que crucen hacia el oriente. Indudablemente tenemos ahí el transoceánico y los flujos internos conectando exportaciones brasileñas con mercados asiáticos. Esos son los dos puntos y con la venia de acá de nuestro amigo representante del MTC, uno de los puntos de la Agenda era la evaluación de impactos proyectados en el sistema de transporte nacional.

Es importante señalar que, nosotros como Autoridad Portuaria Nacional sólo vemos todo lo que es la exportación a través de

DOCUMENTO DE TRABAJO

los ríos, lagos y mares. Y esto es un tema que le compete neta y exclusivamente al MTC, sin embargo, con la venia de nuestro representante, al menos podría tocar algunos puntos, pero no quiero irrogarme que corresponde a nosotros como Autoridad Portuaria Nacional.

La señora PRESIDENTA.—¿Tiene el permiso de luz de la palabra para algunas interrogantes o algo que quiera difundir para conocimiento? Porque en realidad los autores de este cambio de historia están aquí y líderes sociales, autoridades locales, esta oportunidad es oro para poder así tener la visión más clara, un abanico más abierto de lo que es en realidad esta obra emblemática que va a ser el desarrollo y sobre todo despertar la economía a nivel de nuestro querido Puerto Eten y la Ciudad Eten.

Entonces con esta obra tiene usted para que pueda informar nuestro roda*.

¿Tiene luz a la palabra Ingeniero? Sí ¿Quisiera complementar algo? No lo sé ¿Quiere complementar o si no?

Entonces, siga señor Hugo.

EL REPRESENTANTE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA REGIONAL DE LAMBAYEQUE.— Yo quería informarle, señora presidenta, que no forma parte de mi exposición por respeto prácticamente a una entidad, sin embargo, quiero hacer algunos comentarios.

Que la evaluación de impactos proyectados en el Sistema de Transporte Nacional hay un impacto en la infraestructura vial. Desde el punto de vista positivo esto va a generar demanda para mejorar y ampliar la red vial nacional, especialmente en las carreteras longitudinales y transversales que conectan la Sierra y la Selva Norte en la Costa.

Va a incentivar la creación de corredores logísticos viales interregionales, llámese en los cuatro departamentos Cajamarca, Amazonas, San Martín y Lambayeque.

¿Y cuáles son esos requerimientos que de repente ustedes como población necesitan?

Una buena pavimentación, ampliación y mantenimiento de tramos claves, así como también la construcción de accesos portuarios y variante de tráfico urbano.

¿Cuál es el impacto en el transporte ferroviario?

A futuro hay muchas perspectivas que están tratando de llevarse a cabo a través del MTC. El puerto puede viabilizar la construcción de un ramal ferroviario andino o costero, reduciendo el costo logístico del transporte minero y agrícola

DOCUMENTO DE TRABAJO

también. Se alinea con planes de impulso del Ferrovionario Andino Norte, un eje bioceánico justamente ferroviario a largo plazo.

¿Cuál es el impacto?

La diversificación modal, que es lo que estamos buscando.

Y descongestionamiento de rutas viales pesadas, reducción de huellas ambientales para transporte terrestre.

Y el impacto en el transporte marítimo en la red portuaria, tenemos una redistribución de carga que va a aliviar la congestión del Terminal Portuario del Callao, que está muy saturado, al absorber carga del norte prácticamente. Al tener ya un puerto en el norte, prácticamente va a absorber un poquito de la carga del Callao, porque hoy en día, como usted sabe, bastante congestionado está.

Va a permitir también de paso la descentralización funcional de la Red Portuaria Nacional, más importante para el posicionamiento de un modo de primer nivel en el norte.

¿Y qué cosa adicional se va a presentar?

La interconexión marítima. Va a facilitar rutas de cabotaje, consolidar una Red Costera Nacional con Paita, Salaverry, Callao, Mataraní.

Asimismo, hay impactos en lo que es la integración multimodal. Se va a proyectar un *hub* logístico intermodal, articulando el transporte marítimo, terrestre, carretera y ferroviario, que lo voy a explicar más adelante esto sí.

Y permitirá la operación de plataformas logísticas integradas, como son los centros de distribución, las zonas económicas de desarrollo, que es lo que estamos buscando, o zonas económicas de desarrollo muy importantes.

Y dentro del impacto socioeconómico y ambiental, la parte positiva, ¿qué cosa es? La generación de empleo logístico de transporte, la reducción de tiempos y costos logísticos para exportadores e importadores del norte, y los riesgos que van a mitigar ello, este incremento del tránsito pesado en zonas urbanas sin adecuación, y la presión sobre el medioambiente si no se aplican criterios de transporte sostenible.

Esto es en cuanto a los impactos.

Gracias, señor representante.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias.

DOCUMENTO DE TRABAJO

EL REPRESENTANTE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA REGIONAL DE LAMBAYEQUE.— A continuación, es un tema muy importante para ustedes, la articulación de terminales marítimos y carreteras y terminales fluviales.

Justamente he ahí el interés dentro de toda la exposición que he señalado, que estamos buscando el transporte multimodal.

Y el transporte multimodal se puede observar que hoy en día Brasil, así como logró en el año 2011 ser un país bioceánico, hoy día justamente quiere trasladar su carga desde Manaus, utilizando el río Amazonas para llegar prácticamente hasta el Terminal Portuario de Eten.

¿Y cuál es la ruta? Todo el río Amazonas, pasando por Santa Rosa, llegando a Yurimaguas, donde termina la parte fluvial. Y ahí prácticamente por carretera, que ya está prácticamente asfaltada, una red vial nacional asfaltada, llegar a Eten. Y de Eten, a través del sistema de cabotaje, poder llegar hasta Chancay.

Sin embargo, esta ruta prácticamente ya está operativa, no es que recién vamos nosotros implementar. Lo que está pendiente por implementar...

Siguiente.

...es la ruta número 2. La ruta número 2, que es la interconexión vial a través del Terminal Portuario de Saramiriza.

Saramiriza, como ustedes saben, recién se está implementando. Y ahí hay una parte que prácticamente va a ser una carretera a los japoneses, en donde una vez que se cristalice, esa carretera también sería otra vía para poder llegar carga hacia Eten y de Eten, a su vez hasta el Terminal Portuario de Chancay. **(5)**

Son las dos rutas de la interconexión multimodal a través de Brasil.

Y Brasil está muy, pero muy entusiasmado para poder llevar a cabo esa ruta, porque quiere acortar también los tiempos y la distancia para colocar sus productos hacia China.

Esas son las dos rutas: Una que está operativa y otra que está en implementación.

¿Y cuánto es la distancia?

Aquí se puede observar.

La ruta 1, interconexión vial Terminal Portuario Yurimaguas, Nueva Reforma, ya está en operación.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Los escenarios de Manaos son 4 mil 714 kilómetros usando la hidrovia, carretera y cabotaje, y lo hacen en 15 días.

Y la hidrovia carretera, 4 mil 834 kilómetros, que lo hace 14 días y medio.

Prácticamente la altitud no es muy representativa. Estamos hablando de 2 mil 137 metros de altura.

Que si quisiéramos hacer, por ejemplo, por el lado de Acre y Rondonia, para poder ingresar hacia Matarani, hay diferentes niveles de altura, que ahí sí es muy importante contar con una línea ferroviaria.

Ahora, ¿cuáles son los principales productos de exportación en los principales puertos marítimos del norte?

Hoy en día, lo que marca la tendencia, según las exportaciones que hemos tenido el año 2024, es Paita, Salaverry y Callao, una cantidad de toneladas, respectivamente.

Paita, 3 millones 832 mil toneladas.

Salaverry, 2 millones ochocientos toneladas.

Y Callao, 25 millones.

Como ustedes pueden ver, qué productos salen de Paita.

Café, uva, Mango.

De Salaverry, arándanos, palta y un poco de mineral, que es cobre.

Y del Callao, todo lo que son minerales, harina de pescado y gas licuado.

¿Qué cosa es lo que buscamos nosotros dentro del Plan Nacional de Desarrollo Portuario?

Que esto mejore. No solamente esos dos o tres departamentos, sino a lo largo de toda la costa peruana.

Como ustedes pueden ver, ese total de exportaciones están minimizados en Paita y en Pisco.

¿Y qué cosa buscamos nosotros?

Este es el cuadro en TU. El anterior sí en toneladas. Esta carga contenerizada.

¿Y qué cosa es lo que buscamos nosotros al año 2030 respecto a las exportaciones?

DOCUMENTO DE TRABAJO

Que esto no solamente sea de esos tres departamentos, sino que sea de toda la costa del Pacífico.

Y al 2030, como ustedes pueden observar, considerando el estudio de la demanda que ya han hecho, ahí vemos, por ejemplo, cómo cambia el escenario.

Toda la costa peruana ya prácticamente estaría inmersa en estas exportaciones y ya estaría figurando Eten, el terminal portuario Eten con 64 mil 422 TU, cuya participación podría representar el 4.3%.

Todo depende de nosotros los lambayecanos. Todos dependemos y debemos empujar el carro en la misma dirección.

Como conclusión de todo lo mencionado, podemos decir que el terminal portuario de Lambayeque será una infraestructura importante para la descentralización portuaria del país.

El desarrollo estratégico del terminal portuario de Lambayeque beneficiará el comercio nacional e internacional.

El terminal portuario de Lambayeque tiene potencial para consolidarse como un *hub* logístico de impacto macrorregional y proyección bioceánica.

La consolidación del terminal portuario de Lambayeque va a requerir inversión en conectividad y en servicios logísticos.

Finalmente, se requiere la cooperación público - privada para convertir el terminal portuario de Lambayeque en un eje clave del desarrollo regional.

Estamos viendo todo lo que es inversión pública, porque prácticamente está patrocinando el gobernador.

Pero es importante también mencionar que también pueden presentarse iniciativas privadas, como el caso de Chancay. No costó un solo centavo al Estado.

Y si hay una iniciativa privada, bienvenida sea.

Para eso, tenemos que formar una reunión de trabajo para que actores principales como es la Autoridad Portuaria Nacional y el gobierno regional vean si esta iniciativa cumple las expectativas de lo que se persigue.

Como ha señalado el representante del MTC, estamos hablando casi de dos a tres años.

Una iniciativa privada de repente podría salir antes que finalice este año.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Si se presentara esa oportunidad, bienvenido.

Y ahí quiero felicitar al señor Jorge Contreras, con el cual venimos conversando muy detenidamente y viendo esa posibilidad para que Eten tenga su terminal portuario.

Bienvenido para toda la población, porque es el orgullo y el deseo de todas sus autoridades y pueblo en general.

Muchísimas gracias.

(Aplausos.)

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, señor Escobedo, por su exposición.

Seguimos con nuestra agenda.

Como sexto tema de Orden del Día, tenemos el informe de proinversión.

El alcance del estudio técnico integral del terminal portuario de Lambayeque, componente portuario, ferroviario, vial y social.

Le damos la bienvenida al señor Ernesto Guevara, que nos está acompañando por la plataforma virtual.

Tiene el uso de la palabra el señor Ernesto Guevara.

EL REPRESENTANTE DE PROINVERSIÓN, señor Ernesto Guevara Kjuiro.— Buenos días, presidenta de la Comisión de Transportes, señora Marleny Portero.

Al alcalde de Puerto Eten, señor Luis Enrique Baca.

A los congresistas y al público en general.

A continuación, voy a presentar el alcance de la estrategia que podríamos tener para el desarrollo del terminal portuario de Lambayeque.

En principio, conozcamos un poco a Proinversión.

Proinversión es una entidad del Estado, adscrita al Ministerio de Economía y Finanzas.

Es una entidad que promueve inversiones, sobre todo en infraestructura de uso público, tal como puertos, aeropuertos, carreteras.

De las distintas modalidades que existen de promover inversión, vemos particularmente tres.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Una son las asociaciones público-privadas.

La otra, son las obras por impuestos y proyectos en activos.

En este caso puntual, en el caso portuario, los proyectos que hemos diseñado y entregado en concesión han sido mediante asociaciones público-privadas.

Como les menciono, esta es una modalidad de múltiples modalidades que podrían haber de invertir para el inversionista privado.

¿En qué destaca las asociaciones público-privadas?

Es una alianza que existe entre el Estado y el inversionista privado, en el cual el sector privado puede introducir su tecnología, innovación.

Puede reducir plazos de entrega dentro del presupuesto. Hay una predictibilidad del presupuesto, desarrolla capacidades locales, diversifica la economía, se gana competitividad y acceso a cadenas logísticas, ya que nosotros diseñamos no solamente el proyecto, sino podemos tener un mapa de proyectos a desarrollar.

¿Qué competencias tenemos?

Nosotros conducimos los procesos de promoción. Actuamos, eso sí, por encargo.

Es decir, quien decide qué proyectos va o les interesa impulsar, pueden ser los sectores, los gobiernos regionales, locales.

En la medida que ellos definan qué proyectos quieren priorizar, pueden encargar a Proinversión mediante la asociación público-privada o, como les dije en las otras modalidades, proyectos en activos o por obras por impuestos.

Nosotros tenemos un marco normativo que pauta cuál es el procedimiento, el proceso que siguen los proyectos en asociaciones público-privadas.

También brindamos asistencia técnica y apoyo a entidades de la administración pública.

Ciertamente, Proinversión ha contratado un estudio de demanda que proviene de una asistencia, de un convenio suscrito entre la Autoridad Portuaria Nacional y el Gobierno Regional de Lambayeque.

Hablemos un poco de los puertos bajo el mecanismo de APP.

Históricamente, nosotros tenemos adjudicados nueve proyectos. Ocho ya están en proceso de ejecución contractual, pero para esto han seguido ciertas etapas.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Lo que usualmente ha ocurrido es que la Autoridad Portuaria Nacional elabora el plan maestro del puerto que quiere modernizar o desarrollar.

Una vez elaborado, se incorpora, se aprueba al Plan Nacional de Desarrollo Portuario.

Y luego el MTC, como ente rector, puede promover el proyecto.

Bajo el mecanismo de APP, pues evidentemente lo encarga a Proinversión.

Previamente a esto, ellos tienen que inscribirlo en su informe multianual de inversiones en asociaciones público-privadas, que es el IMIAPP.

Todas las entidades tienen esto.

En ese sentido, es necesario que, previo al encargo Proinversión, el proyecto esté inscrito en este IMIAPP.

En el caso puntual del terminal portuario de Lambayeque está inscrito en el IMIAPP.

Es decir, ya hay una decisión preliminar de poder encargar el proyecto a través de asociaciones público-privadas.

Y el quinto paso es encargarlo por inversión.

Como les había mencionado, ese ha sido el camino que han seguido los proyectos que nosotros ahorita vemos en el mapa.

El puerto de Paita, Salaverry, los terminales portuarios en el Callao, que es muy al norte, muy al sur, Minerales, San Juan de Marcona.

Matarani es el único puerto que no concesionó Proinversión, porque fue antes de la existencia de Proinversión.

De hecho, el terminal portuario Matarani seguramente es la primera concesión de la historia. Esto fue en 1999, si no me equivoco.

También tenemos el puerto de San Martín.

Y el único puerto cofinanciado, que es un puerto fluvial, es el terminal portuario de Yurimaguas, que se encuentra en Yurimaguas, en la región Loreto.

Esto ha generado compromisos de inversión por cerca de 4 mil millones.

DOCUMENTO DE TRABAJO

En la pantalla podemos ver inversiones comprometidas 3 mil 447. Pero si sumamos Marcona, ya estamos cerca de los 4 mil millones de inversión.

Son nueve puertos adjudicados. Ocho ya en ejecución contractual.

Las exportaciones crecieron en más de 6 mil millones de dólares.

Esto prácticamente demuestra la eficiencia que han tenido los proyectos concesionados bajo este mecanismo.

Es un mecanismo en el cual se entrega el proyecto a un operador internacional por un período de 30 años.

30 años es el período que marca la Ley del Sistema Portuario Nacional.

Actualmente, también venimos promoviendo cuatro proyectos portuarios por compromisos de 580 millones.

Están en la etapa de formulación, estructuración.

Por mencionarlos, está Chimbote, está Iquitos en Shinchiku, en realidad, Saramiriza y Pucallpa.

Estos proyectos suman 580 millones, que seguramente ya se verán adjudicados entre este y el siguiente año.

Respecto al terminal portuario de Lambayeque.

Es un proyecto muy importante por nosotros. Le hemos hecho seguimiento a este proyecto que cuenta ya con un plan maestro aprobado en el año 2015.

Sí suena bastante, es verdad, pero ahorita lo que tiene que suceder es que se debe actualizar.

Este plan maestro tiene un área de influencia que contempla las regiones de Lambayeque, evidentemente Cajamarca, La Libertad, Amazonas y San Martín.

Esto no ha sido distinto al estudio que se nos ha encargado, que se culminó el presente año.

En ese entonces, el plan maestro proyectaba carga de hasta 2 millones de toneladas anuales.

Esto, de acuerdo a la actualización, ya se superó.

El diseño del terminal portuario involucraba inversiones cerca de 270 millones en una gran primera fase.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Este es un tamaño de inversión bastante considerable para un terminal portuario.

Considerando las condiciones propias de las áreas escogidas para su desarrollo.

El área escogida es un área de desarrollo portuario de Eten. No es en el mismo puerto Eten necesariamente, está a unos siete kilómetros más al sur.

Esa área no ha cambiado. Va a ser el área donde se va a desarrollar el terminal portuario de Lambayeque. **(6)**

El plan maestro contemplaba inversiones iniciales por 192 y podría llegar hasta 270 en una primera fase, incluyendo una segunda fase, ya un puerto mucho más grande, mucho más desarrollado, que podría llegar hasta los 600 millones. Esto tendría que actualizarse porque es información al 2015, como también lo había mencionado el señor Hugo Escobedo.

Siguiente, por favor.

Sobre el sondeo del mercado que ProInversión contrató, el año pasado se suscribió, como les había mencionado, el convenio, un convenio entre el APN, el Gobierno regional de Lambayeque y ProInversión, la idea es que ProInversión ayude con el financiamiento y la contratación de los estudios para un sondeo de mercado actualización de la demanda. La idea no solamente es ver qué demanda existe, cuál es la demanda real hoy en día, sino saber y mapear los proyectos que también pueden venirse a futuro, ¿no? Que también pueden hacerse realidad, claro que sí, más adelante les voy a explicar un poco cuáles son esos proyectos, pero ciertamente contratamos el estudio, el estudio culminó en el mes de abril, en ese estudio se determinó que en un escenario óptimo podría llegar el terminal portuario a atender 430 mil TEU, que son cerca de 2.4 millones de toneladas, y la carga general minera podrá llegar hasta los 3.7 millones de toneladas, tranquilamente pasamos los 5 o 6 millones de toneladas anuales en un escenario optimista. Eso quiere decir que proyectos hay, hay que hacerlo viable, nada más.

La materialización de los proyectos de irrigación Olmos, la segunda fase y la tercera de Chavimochic, así como los proyectos mineros de Michiquillay, La Granja, El Galeno, Cañariaco, Río Blanco y Cañón Florida harían viable este gran escenario optimista, seguramente incluso solamente considerando los escenarios de cada uno de estos proyectos, escenarios moderados, seguramente cada proyecto podría predicar más carga, en la medida que cada proyecto desarrolla más, lo cual incluso no podría predecirse ahorita, pero tranquilamente podría superarse a medida que pase en el desarrollo de cada uno de estos proyectos. No obstante, es claro también que ahorita, hoy en mismo, la carga

DOCUMENTO DE TRABAJO

que ahora mismo se podría sacar, la carga real, hoy en día está entre 100 y 120 mil TEU, y más o menos 377 mil toneladas, que es tres a cuatro veces la carga que se ha identificado en el plan maestro. Lo cual nos da una primera conclusión, que es viable la construcción del terminal portuario.

Lo que propone también el estudio es iniciar el desarrollo del terminal portuario con la construcción de un muelle cercano a la costa para atender el cabotaje. El cabotaje es muy importante, se ha revisado y se ha analizado, puede ahorrar hasta cerca del 20% de los costos a comparación de carga del transporte por camiones. Eso sí, hay que desarrollar, claro que sí, la infraestructura necesaria para la atención del cabotaje. Esto, si llegamos a notar el mapa que proyectó el señor Hugo Escobedo en las últimas láminas, se veía ahí unas flechitas que marcaban el cabotaje desde el norte hacia el puerto de Chancay. Chancay es una realidad, todos quieren sacar su carga por allí y hay que facilitarla.

Y el Puerto de Lambayeque también puede facilitar e iniciar su desarrollo con esto. ¿Esto qué quiere decir? Que nosotros podemos implementar esta primera gran etapa del Puerto de Lambayeque y la experiencia, la evidencia empírica nos indica que, ya teniendo la infraestructura, esto motiva a los dueños de proyectos de desarrollarlos prontamente, una cosa es decidir desarrollar un proyecto sin puerto, sin un puerto cercano, y otra es cuando ya tienes un puerto cercano, la decisión puede ser más rápida, puede ser más sencilla, puede ser más fácil. La sola existencia del terminal portuario de Lambayeque, claro que puede motivar el desarrollo de todos los proyectos antes mencionados.

¿Qué pasos tenemos que seguir? El plan maestro, como se había mencionado, tiene que actualizarse, esto ya lo comentó Hugo Escobedo, no voy a ahondar mucho, pero básicamente habría que incorporar una etapa inicial dentro del proyecto que ya se contempla en plan maestro que actualmente está vigente. Una vez que esta actualización se culminó, la APN deberá someter la aprobación de su directorio y se formaliza su incorporación al Plan Nacional de Desarrollo Portuario mediante una resolución de acuerdo directorio. Luego de esto, considerando, siguiente, por favor.

Considerando además que, como mencioné al inicio, el proyecto se encuentra en línea, puede encargarse a ProInversión. Acá tenemos y acá reducimos a dos modalidades de inversión, una que ve ProInversión y otra que ve la Autoridad Portuaria Nacional. Ambas llevan al mismo objetivo, el desarrollo del puerto.

La primera es Asociaciones Público-Privadas, que es lo que manejamos nosotros, ya como habíamos mencionado, tenemos experiencia en el desarrollo de proyectos en concesión, ya los mencioné. Vía APP hay dos mecanismos, que son las iniciativas

DOCUMENTO DE TRABAJO

estatales, es decir, que el Estado promueve el proyecto para buscar inversionistas que inviertan en el proyecto. Y la otra es que se presente un inversionista y presente una iniciativa privada dentro del marco de APP. Porque también en la derecha, a través de la ley del Sistema Portuario Nacional, también puede haber un inversionista que incentive el proyecto, pero a través de ese marco normativo, no APP, es distinto.

La Ley del Sistema Portuario Nacional también tiene previsto el otorgamiento de áreas acuáticas. Hay dos proyectos portuarios de uso público que ya se han desarrollado. Uno muy chiquitito y otro excesivamente enorme. El primero es el LPO en Pucallpa y el segundo es el puerto de Chancay. El puerto de Chancay ya está construido y a través, eso sí, hay que decir que el riesgo de los proyectos vía la Ley de Sistema Portuario Nacional son 100% privados. El inversionista privado asume la totalidad de los riesgos de la construcción y la operación del proyecto que se lleve. En tanto, en las asociaciones públicos privadas hay una, se reparten los riesgos.

Entonces, esto es lo que ha sucedido, lo que ha hecho viable seguramente y en lo que ha marcado el interés de muchas empresas privadas por ir por estos proyectos vía APP.

Normalmente, el mecanismo a través de áreas acuáticas se ha utilizado para el desarrollo de puertos privados, como por ejemplo el puerto de Shougang, tiene su puerto para sacar su propia carga. No obstante, no es impedimento para que haya proyectos de uso público que puedan sacarlo bajo esta modalidad, ya lo dice el puerto de Chancay.

Siguiente, por favor.

Un poco para marcar la diferencia entre estos esquemas, mediante esquema APP, pues está claramente pautado por un contrato de concesión, el cual marca los derechos, obligaciones, cuáles son los niveles de servicio, penalidades, en los cuales tiene que haber conformidades de APN, MTC, el Ositran, el MEF y ProInversión. Al ser un puerto multipropósito, pues obviamente está dispuesto a atender cualquier usuario que lo demande, está supervisado permanentemente por el regulador Ositran, no sé si esto sucederá en Chancay, pero en los puertos bajo el esquema de APP es así. Cuenta con controles aduaneros, migraciones, APN, policía antidrogas.

En muchos casos, en los puertos vía APP, tienen un fondo social contemplado por el 3% de los ingresos, que ha servido, como en el caso de Salaverry, como el caso de Paracas, el caso de Paita y estos fondos sociales están dirigidos a ayudas de programas, de algunos proyectos en el área de influencia directa. Y hay mucha casuística, hay mucho ejemplo que esto ha funcionado bastante bien, esto está dentro de los contratos de concesión en

DOCUMENTO DE TRABAJO

algunos casos, no en todos, se incluyen también los planes de desarrollos comunitarios, programas de maniobra local, comunicación o participación ciudadana, está en el marco del EIA, tiene una inversión referencial, sin embargo, el concesionario también puede efectuar mayores inversiones a su cuenta, es decir, no porque nosotros marquemos que la inversión obligatoria sea 100, el inversionista solamente realizará 100 de inversión, puede hacer 200, 300, 400, 500 todo lo que él, en el marco de su experiencia, pueda hacer. Y finalmente la infraestructura queda para el Estado. Una vez culminado el contrato de concesión, la infraestructura se revierte al Estado peruano. Claro, podría ampliarse también el plazo de la concesión de acuerdo con la actualización de la Ley del Sistema Portuario Nacional.

El esquema de áreas acuáticas, el riesgo es netamente privado, como lo mencioné, son mecanismos que históricamente han sido viables para puertos privados, recién se está dando la casuística para uso público, pero se puede dar. Entonces, esto de acá, en el lado de APP, podemos impulsar el proyecto como iniciativa nuestra, del Estado o de un inversionista privado, y en el área necesariamente debe haber un inversionista privado que quiera invertir asumiendo todo el riesgo.

Esas son las dos modalidades por las cuales se han desarrollado terminales portuarios en el Perú.

Siguiente, por favor.

Como les había mencionado, el camino bajo las APP es bajo el esquema de iniciativa estatal y también puede haber iniciativa privada. Salaverry, Paracas, no, Paracas no. Salaverry, Marcona, Minerales Callao, han sido iniciativas privadas. Es decir, hubo un inversionista privado que presentó a ProInversión o, en su momento, a la Autoridad Portuaria Nacional una decisión de querer invertir dentro de los proyectos que están en el Plan nacional de Desarrollo Portuario y ProInversión evalúa, en este caso a la fecha todavía no tenemos un inversionista privado que lo haya hecho, con lo cual iríamos bajo el esquema de la izquierda, iniciativa estatal. Nosotros promovemos el proyecto, estructuramos el proyecto de tal forma de que pueda ser atractivo para que inversionistas, operadores portuarios con experiencia puedan operar el terminal portuario de Lambayeque.

Siguiente, por favor.

El camino de la iniciativa estatal ya se está dando, en realidad, nosotros ya, con los estudios que hemos hecho, hemos dado en el paso inicial. El paso uno también ya está dado, porque ya está inscrito el proyecto en el IMIAPP y, lo que quedaría para nosotros sería el desarrollo de las etapas 2, 3 y 4. La formulación, estructuración y transacción, estas son etapas que

DOCUMENTO DE TRABAJO

están dentro del marco normativo de APP, y básicamente, y en resumen dentro de la etapa de formulación, lo que hacemos es una actualización de estudio, verificación de estudio, condiciones, estudios netamente técnicos que pueden hacer viable el proyecto bajo algún tipo de esquema que en la estructuración definiremos.

La estructuración es una etapa de definición, en la estructuración ya nosotros desarrollamos el contrato de concesión, desarrollamos los documentos de sustento que hace que el proyecto, busquemos el proyecto sea atractivo a la inversión privada, claro, eso sí, bajo las condiciones también que requiere el Estado peruano para el desarrollo de ese proyecto.

Y finalmente la etapa de transacción que es el proceso, el concurso netamente, es decir, cuando nosotros ya lanzamos la base del concurso y cuando se adjudica el proyecto a la mejor propuesta.

Entonces estas tres etapas que quedan las podemos asumir nosotros, cada uno tomará por lo menos seis meses cada etapa, 18 meses, dependiendo de las condiciones del proyecto y lo que se vaya encontrando poco a poco, porque eso sí, nosotros vemos cada arista del proyecto. Si bien es cierto, desde el panorama, desde una cierta perspectiva, puede ser algo bastante sencillo, pero cuando se va, nos vamos metiendo en las tripas, ya nos vamos encontrando con algunas cosas que hay que definir, que a veces no solamente ProInversión interviene, sino muchas entidades dentro de las cuales a veces no podemos medir sus tiempos.

Siguiente, por favor.

En caso de que haya un inversionista privado, claro, el inversionista privado elabora el proyecto, el que quiere presentar y, prácticamente se sigue con las mismas etapas que bajo iniciativa estatal. Nosotros en la etapa de formulación revisamos sus estudios, esa es la diferencia, revisamos los estudios. La diferencia es que acá ya tenemos por lo menos un inversionista que está proponiendo el proyecto, con lo cual no tenemos nada. En una iniciativa estatal no tenemos todavía inversionista privado, buscamos que haya alguno, en cambio, cuando hay una iniciativa privada, por lo menos ya hay un inversionista que está interesado y si no hubiese otro, se adjudica el proyecto de manera directa. Esto ha servido y ha funcionado bastante bien, el puerto de Salaverry, por ejemplo, es una iniciativa privada, San Juan de Marcona también es una iniciativa privada. Pero creo que por el momento estamos en el escenario de iniciativa estatal.

Siguiente, por favor.

Bueno, a modo de conclusiones, como primer punto, ProInversión ve Asociaciones Público-Privadas, (7) proyectos en activos,

DOCUMENTO DE TRABAJO

obras por impuestos, eso está dentro de nuestro marco, podemos hacerlo, ya tenemos experiencia haciéndolo, hemos promovido y desarrollado nueve terminales portuarios y tenemos cuatro más en camino, el quinto puede ser el terminal portuario de Lambayeque.

Existen otras modalidades de inversión, como ya mencioné, tiene la Ley de Sistema Portuario Nacional, pero esto ya lo maneja la Autoridad Portuaria Nacional.

De la actualización del estudio de demanda contratado se ha encontrado que existe de tres a cuatro veces la carga identificada en el plan maestro, con lo cual creemos que es viable el desarrollo del terminal portuario.

La APN debe actualizar su Plan Maestro, eso sí, ya lo comentó el señor Hugo, están en eso con el GORE.

El Terminal Portuario de Lambayeque puede desarrollarse bajo el esquema de APP, no obstante, no hay impedimento que se desarrolle a través de áreas acuáticas, considerando que el proyecto está incluido en el IMIAPP, una vez actualizado el Plan Maestro se puede encargar a ProInversión como APP, en cuyo caso el proceso de promoción pasará por las tres siguientes etapas que nos quedan, que es la formulación, estructuración y transacción en el que podría tomar 18 meses o algo más, dependiendo, ¿no?.

Y, claro, no menos importante, si es que el Papa quiere que se ahorre en el puerto, hay que hacerlo, estamos en la obligación.

Eso sería mi exposición, muchas gracias.

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, señor Ernesto Guevara.

Luego de la participación de todos los funcionarios, vamos a dar ya la línea abierta, primero con nuestro alcalde y luego los participantes para que primero terminamos, sí, todavía.

Primero terminamos con los ponentes y vamos de frente a la yugular con las preguntas.

Como séptimo tema de Orden del Día tenemos el informe del señor Jorge Gonzalo Contreras Rivas, para decirnos, uno, proyecciones de impacto en la competitividad, conectividad regional, proyectos complementarios e infraestructura vial, ferroviaria y energética.

Tres, participación ciudadana, diálogo social realizado para la difusión y aceptación del proyecto Terminal Portuario de Lambayeque. Este proyecto es hermoso, es el desarrollo, pero ¿Cómo estamos haciendo el trabajo social con nuestras autoridades locales?, vamos a hacer también como el aeropuerto

DOCUMENTO DE TRABAJO

Jorge Chávez, Chancay, que primero nos ponemos los zapatos y luego quieren ponerse el pantalón.

¿Y eso quién pierde?, pierde el pueblo, las esperanzas, el desarrollo y seguiremos secuestrados por la pobreza, por la falta de coordinación, antes de y no después de, y teniendo grandes profesionales, pero como no hay un trabajo articulado, pues, nunca, nadie hay mesas de diálogo, mesas de trabajo y proponer, como siempre nuestros grandes cómplices, ¿no?, los que tienen la competencia de estar defendiendo los derechos, Contraloría y Defensoría, que tendrían que estar para decir esto está bien y esto está mal, es el seguimiento.

Damos la bienvenida a Jorge Gonzalo Contreras Rivas.

Bienvenido.

El señor CONTRERAS RIVAS, Jorge Gonzalo.— Una cordial bienvenida a nuestra congresista Marleny Portero, a nuestro representante de la Autoridad Portuaria Nacional, al señor Ernesto Guevara, a nuestro alcalde Enrique Baca, y a todas las autoridades presentes, así como también al público asistente.

Para mí, como porteño, como residente de esta bella ciudad, tengo una gran responsabilidad, acá han vivido mis padres, todavía veo con bastante añoranza la época de los trenes, esto era un emporio, Puerto Eten era un emporio, acá estaba el molino más grande de arroz de todo el Perú, estaban las grandes azucareras.

El Perú exportaba y, así como exportaba, también importaba, o sea, había un gran movimiento comercial y eso ha caracterizado a Lambayeque, digamos, es la impronta de toda la vida lambayecana, pero ahora eso nosotros lo compartimos con nuestros hermanos de la Macrorregión Nororiente.

Cuatro millones de personas para dar fuente de trabajo a doscientas mil personas y esto está próximo, esto es inminente, esto ya no lo para nadie por cualquiera de las modalidades que bien ha explicado el señor Ernesto Guevara, el señor Hugo Escobedo, existen diferentes modalidades de inversión.

Todas son bienvenidas a nuestra región Lambayeque y, por lo tanto, a la Macrorregión Nororiente del Perú.

La siguiente, por favor.

Se congeló.

Bueno, a diferencia de otros puertos en el Perú, a diferencia de Callao, a diferencia de Chancay, la continuidad del área acuática del recinto portuario de nuestro querido Puerto Eten tiene una extensión de 5000 hectáreas.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Estamos nosotros en tratativas amigables, en los términos más amistosos posibles, con nuestra Fuerza Aérea del Perú, la tierra de Quiñones, la tierra de nuestro máximo héroe de la Fuerza Aérea del Perú, de Pimentel, y cuyo propietario actual inscrito en los Registros Públicos de Chiclayo, está en un proceso franco de transferencia de esos terrenos.

Esos terrenos tienen una característica inigualable, inigualable para el resto del Perú, porque tiene un Plan Integral. Este Plan Integral se ha conseguido a través de la Municipalidad Provincial de Chiclayo, y a través, obviamente, del Instituto Metropolitano de Planificación de Chiclayo.

Esto es un gran logro para los chiclayanos porque significa la integración que debe haber entre todo puerto y toda ciudad. No es el caso de Salaverry, no es el caso de Paita, menos el caso del Callao, menos en el caso de Chancay, no, esto es una integración planificada, planificada desde su concepción.

Eso es un gran atractivo para los inversionistas, ustedes no tienen idea de la cantidad de horas de trabajo que uno le dedica para explicar a cada inversionista, qué cosa es el modelo del Terminal Portuario de Lambayeque.

Y el modelo del Terminal Portuario de Lambayeque comienza, primero, con nuestros hermanos pescadores, la pesca en Lambayeque es ancestral, primero estuvieron los hermanos pescadores y después llegó el muelle, después llegaron los buques y ahora llega el nuevo terminal, pero este nuevo terminal tiene que acoger a los hermanos pescadores y no dejarlos afuera, como es en el Callao, como es en Salaverry, como es en Paita, no, ellos son parte de la vida económica de nuestra región, y son parte importantísima, aportan mucho.

Lo que pasa es que ahí hay un falso negativo, porque toda esa pesca sale por Bayóvar, sale por Chimbote, sale por Salaverry, no desembarca en Lambayeque, eso lo vamos a cambiar.

Luego viene un tema del que nadie ha hablado en el Perú, nadie, nadie, es el tema del cabotaje, pero hay dos tipos de cabotaje, el cabotaje internacional de las mercancías que se exportan, sea la agroindustria que para nuestros cálculos está por encima de los 200 000 TEU, muy por arriba de los pocos cálculos de ProInversión, pero es la verdad, las cifras no mienten, los números están ahí.

Esa gran cantidad de contenedores refrigerados le da de por sí una vida, una viabilidad técnica y una viabilidad factible que hace a nuestro Terminal Portuario de Lambayeque, ubicado en el distrito de Puerto Eten, única.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Luego, tenemos el tráfico de personas y el tráfico de camiones que vamos a construir una terminal de ferris que a su vez va a servir para la Ruta Turística del Papa, que es el turismo religioso, el turismo que mueve la Cruz de Motupe, el Divino Niño de Eten, todo el vestigio prehispánico que tenemos en los Valles de Zaña, de Olmos, Chaparrí, etcétera.

Nosotros, como lambayecanos, hemos sido clasificados en la misma categoría que Machu Picchu, lo que nos falta son las vías de acceso y la vía de acceso más barata es la vía marítima.

Un pasajero cuesta, o sea, pasar una noche en un barco amarrado en el Puerto de Eten son 30 dólares apenas, mucho más barato que cualquier hotel de turistas o cualquier hotel que puede existir, pero también tenemos **(8)** a nuestro vecino de Cajamarca con un potencial minero y esas 5000 hectáreas tienen un espacio para esos minerales, pero no vamos a usar agua de cabecera de cuenca, ¡no! Vamos a usar planta desalinizadora; para que esa planta desalinizadora ubicada dentro del recinto portuario sea eficiente, tiene que tener una energía barata. Y esa energía son las energías renovables, incluyendo, no se olviden, las microplantas nucleares que se están construyendo en Europa y están muy de moda y son muy baratas y producen energía a muy bajo costo.

Obviamente que también necesitamos la energía eólica y la energía fotovoltaica. Todo eso es una integración. Esa integración, ¿a qué nos va a llevar? A desalinizar el agua de mar. El océano es inagotable.

Imagínese usted, Chiclayo consume dos metros cúbicos de agua por segundo. Esta planta va a arrancar con cinco metros cúbicos por segundo; pero para eso necesitamos energía barata, energía que le haga factible. No la energía de la red pública, porque lamentablemente la energía de la red pública es un monopolio y tiene precios monopólicos.

Esa es la otra característica que tiene nuestro modelo, el terminal portuario de Lambayeque. No solamente es un modelo de transferencia, de carga, de importación y de exportación, sino que también es un modelo industrial. ¿Por qué? Porque tenemos que desarrollar esas 5000 hectáreas que están en el continuo adyacente a nuestro terminal portuario y necesitan, obviamente, agua, necesitan energía, necesitan una planta de residuos sólidos, necesitan una planta de tratamiento de agua.

Pero va a haber tanta agua que va a alcanzar para los distritos aledaños, que son: Ciudad de Eten, Puerto Eten, Mocupe, Lagunas.

No menciono Reque, porque Reque está en el vértice superior que da a la carretera panamericana y de ahí a las pampas de Reque, donde está el botadero de basura.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Por lo tanto, lo que estamos hablando acá son de las pampas de Eten, las pampas de Eten integradas a su puerto. Eso va a significar, primero, que tengamos una buena posta médica, que tengamos un buen instituto para formar a la gente de mar y formar también a aquellos pobladores que se dediquen a las labores portuarias y a las labores que conlleva toda la demanda de mano de obra que va a requerir el parque industrial.

Ese es el modelo en Lambayeque; ese modelo está próximo. Este modelo lo vamos a ver nosotros, no lo van a ver las futuras generaciones; nosotros lo vamos a ver y lo vamos a ver el próximo año.

Eso es todo, señor.

Gracias.

(Aplausos).

La señora PRESIDENTA.— La historia viviente de un hombre, no de cuatro paredes y de aire acondicionado; ha vivido la historia y quiere a este hermoso lugar y esa obra y es como lo dice, es ver hoy. Tiene la esperanza y cuando hay esperanza de un sueño, se logrará.

Qué envidia le tengo a los hermanos de Puerto Eten y Eten de tener un ícono defensor, soñador, pero que él no piensa en poner los zapatos antes del pantalón. Él lo está diciendo, que hay que preparar a la comunidad, preparar a los pueblos y estar aptos para recibir todo el desarrollo.

Gracias Jorge Gonzalo Contreras Rivas, gracias por el expertise, gracias por el conocimiento, gracias por las sabias palabras de enseñanza a los funcionarios que muchas veces legislan solamente de cuatro paredes y no conocen la realidad o solamente copia y pega de expedientes que caen en la maldita corrupción y favorecen a las grandes empresas, mientras que al pueblo sumergido en todo lo que ya sabemos. Un fuerte aplauso de nuevo para Jorge González Contreras Rivas.

Estos son los funcionarios que deben de tener todos los gobiernos: darles oportunidad, que desde su expertise nos despierten para hacer grandes cosas y, quien gana, nuestro pueblo.

Como tema de Orden del Día, tenemos como octavo tema el informe del gobierno municipal de Puerto Eten sobre los siguientes temas.

Expectativas y preparación de los gobiernos locales para el desarrollo e implementación del proyecto terminal portuario de Lambayeque.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Ordenamiento territorial y planificación urbana complementaria.

Bienvenido, señor alcalde.

El ALCALDE DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE ETEN PUERTO, señor Luis Enrique Baca Castañeda.— Un buen día con todos. Quiero iniciar mencionando una frase muy importante que el día de ayer, con nuestra congresista, en su día de representación, iniciamos esta jornada.

“Que no puede haber desarrollo sin justicia y especialmente para Puerto Eten”. Hablamos de un terminal multipropósito de la región Lambayeque, incluso de la macrorregión, en la cual viene a ser una mirada de integración. Se acaba de actualizar o desarrollar la demanda y ahora tenemos que actualizar nuestro plan maestro a través de la autoridad portuaria regional. Y es así, queridos amigos, como yo menciono, que no puede haber desarrollo sin justicia.

Considero que Puerto Eten merece crecer con equidad y con dignidad. Nuestros recursos son limitados y nuestras necesidades son ilimitadas. Hablamos de un terminal marítimo, y estoy totalmente a favor de que nuestros especialistas o técnicos del Ministerio de Transporte, de la Autoridad Portuaria Nacional, nuestro gerente de la Autoridad Portuaria Regional nos exponga, y vemos que las perspectivas son favorables, quizás aún por definir si es a través de una iniciativa estatal o una iniciativa privada.

Considerando también como parte de la exposición de nuestro amigo Ronald, del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, en la cual manifestó que son tres años aún para esta etapa, de acuerdo con los aspectos técnicos que usted había mencionado para llegar a la etapa de promoción.

Sin embargo, hay otra frase que menciona nuestra congresista, y hay un ejemplo vivo del aeropuerto Jorge Chávez, que primero nos ponemos los zapatos y luego nos ponemos el pantalón. Y menciono nuevamente que no es que esté en contra del terminal marítimo, y aquí cito una frase de nuestro amigo de la Autoridad Portuaria Nacional, en la cual concluye que el impacto es positivo y generará una alta demanda. Por lo tanto, yo concluyo su expresión en que no tenemos la oferta de los principales servicios para atender la alta demanda que generará el terminal multipropósito de la región Lambayeque, que estará ubicado en el distrito de Eten-Puerto.

Nuestro amigo Jorge Contreras mencionó que aproximadamente se generarán 200 000 puestos de empleo directos e indirectos y Puerto Eten o Eten-Puerto como distrito es el área de influencia directa. Y aquí quizás corrijo a nuestro amigo de Proinversión, si aún nos está escuchando: el terminal estará ubicado en el

DOCUMENTO DE TRABAJO

distrito de Eten-Puerto. Así está creado nuestro nacimiento como distrito de Puerto Eten, de Eten-Puerto, perdón, lo que pasa es que socialmente todos lo conocemos como Puerto Eten, de acuerdo.

Aquí está nuestro vecino amigo de Ciudad Eten, que es parte complementaria del área de influencia directa y también indirecta, de la misma forma como lagunas que colindamos y como Reque.

Por lo tanto, considero que en parte del ordenamiento territorial también debemos poder sentarnos, amigo Jorge Contreras, con el Gobierno Regional de Lambayeque, para de una vez definir los límites distritales, porque aún no están definidos, están a nivel de propuesta, pero sabemos claramente cuáles son nuestros límites.

Entonces, amigos, lo que yo mencionaba con nuestra congresista del día de ayer es que no tenemos las condiciones para poder atender la oferta. No tenemos saneamiento básico; aún las redes de agua y alcantarillado del área de influencia directa de Eten-Puerto son de asbesto-cemento. Nuestra cámara de bombeo está en mal estado, nuestra planta... No tenemos un área específica para arrojar los residuos sólidos; Epsel arroja a campo abierto. Hoy en día estamos en la mirada de todo el mundo por el turismo religioso; Epsel bota las aguas residuales cerca de la capilla del Divino Niño del Milagro, justamente la tercera ciudad eucarística del mundo.

No tenemos un pozo de agua propio ejecutado a través de un proyecto integral y justamente ayer conversaba con nuestra congresista de la República, que nosotros ya hemos formulado la preinversión y ya la hemos viabilizado y nos encontramos en la etapa de la elaboración del expediente técnico. Yo felicito y aplaudo todos los avances que ustedes han venido gestionando a lo largo de todo este tiempo, el Ministerio de Transporte, la Autoridad Portuaria, el Gobierno Regional; sin embargo, como distrito no estamos preparados para atender esta alta oferta de la demanda que se va a generar a través de este terminal multipropósito de Lambayeque.

Si bien es cierto, existen dos áreas definidas: la zona industrial y la zona de desarrollo urbano y su crecimiento de desarrollo urbano, que ya lo han aprobado a través del Instituto Metropolitano de Chiclayo, lo que mencionaba nuestro amigo Jorge Contreras.

Y justamente esa es mi mirada también local: la preocupación de que, al desarrollarse esta mega obra, las condiciones en las que nos encontramos como distrito, como el aeropuerto Jorge Chávez, se hizo la obra y recién se están haciendo obras complementarias para que pueda funcionar correctamente. Creo que esa experiencia no la podemos volver a repetir, congresista. Desde el día de

DOCUMENTO DE TRABAJO

ayer yo le solicito su apoyo porque ya nos encontramos elaborando en la culminación del expediente técnico de nuestro proyecto integral. El Ministerio de Vivienda nos viene evaluando y dando asistencia técnica para la aprobación y el acto de que esté en calidad este expediente. Le solicitamos su apoyo; en corto tiempo, en tres meses estaremos ya finalizando el expediente para que, a través de un crédito suplementario o la Ley de Presupuesto, pueda ser incluido para poder ejecutar el otro año.

No podemos hacer obras complementarias: primero el terminal y luego el saneamiento básico de nuestro distrito. Las aguas residuales que se están proyectando con el crecimiento del desarrollo urbano van a venir todas directamente a Puerto Eten y especialmente cerca de la "Capilla del Divino Niño El Milagro". Hoy en día el mundo ha puesto la mirada en el distrito también de Ciudad Eten.

De la misma forma pensamos en educación; estos 200 000 puestos de empleo que se van a generar, el área de influencia directa es Puerto Eten, ¿a dónde van a venir todos ellos? Nuestros amigos de Santa Rosa, de Monsefú, de los otros departamentos, porque tenemos una mirada de integración con los cinco departamentos, Cajamarca, La Libertad, Amazonas, San Martín, ¿a dónde van a venir? A Puerto Eten. ¿Tenemos la oferta para poder atendernos? No lo tenemos.

Nuestro colegio se encuentra en pésimas condiciones. De la misma forma, querida congresista, nos encontramos ya en evaluación en la etapa final a través de Pronied, para que nos puedan dar la calidad del expediente y de la misma forma nos pueda usted apoyar con el financiamiento a través de un crédito suplementario o en la Ley de Presupuesto.

Y por último, un punto en el que también nosotros nos estamos preparando como gobierno local, y que coincidimos mucho con la mirada de nuestro amigo Jorge Contreras, es nuestro centro de salud. Hemos sido incluidos en el plan 1000, lo que significa que al año 2026 van a ser ejecutados 1000 establecimientos a nivel nacional y Puerto Eten es uno de los 10 establecimientos que tiene la provincia de Chiclayo. Nos encontramos también en la etapa de elaboración de nuestro expediente técnico. (9)

Esa mirada considero que debe ser, congresista, hoy día. No esperar que el terminal marítimo, que está en buen avance, que saludo, que felicitamos, se haga para después tener esa preocupación y hacer estas obras complementarias que nuestro distrito, que va a atender a todo esta generación de empleo, a todo este desarrollo macrorregional, que estará ubicado aquí en el distrito de Puerto Eten, ponernos a trabajar recién.

Nosotros, congresistas, desde el año pasado, ya venimos elaborando estos expedientes técnicos y le solicito, a través de

DOCUMENTO DE TRABAJO

esta comisión, poder tenerlos en cuenta para poder solicitar el financiamiento de ellos.

Queridos amigos, sin embargo, vuelvo a mencionar, hoy en día también comparto que hemos tenido la necesidad de que un Papa sea peruano, de que un Papa sea chiclayano para poder acelerar las inversiones acá en nuestra región Lambayeque, en nuestro Perú, y considero que estamos a tiempo para poder impulsar y destrabar estos grandes proyectos, que son el turismo religioso, que también Puerto Eten comparte y está la expectativa para poder atender a la región Lambayeque.

Muchas gracias.

(Aplausos).

La señora PRESIDENTA.— Muchas gracias, señor alcalde.

Pero no solamente nos venimos a tomar la fotito y todo. Vamos ya, voy a echar el trabajo, porque vamos a hacer una mesa técnica de trabajo para hacer el desarrollo preventivo.

Ayer me daba una rabia, pero dicen todos: "Dios sabe por qué pasan las cosas. A mi alcalde no me lo habían puesto en la ruta turística del Papa. Hemos corrido y hemos ido al encuentro de la ministra, que había llegado, y ya está. Anoche he conversado con ella.

Ya comienza él a poner también su pueblo, generar. Esto es trabajo articulado. Entonces, aquí yo me tomo ya, y vamos ahí, porque luego terminamos la sesión. Pero vamos a hacer.

Y aquí está nuestro Contralor, que él en todas las mesas de trabajo que hemos formado a lo largo de estos tres años, cuatro años que comenzamos a trabajar, hemos subido a los sitios donde nadie ha subido. Como vamos a ir mañana, arriesgando nuestra vida, a un sitio tan lejano, donde nadie ha llegado. Ahí vamos, Cañaris, adentro.

Pero aquí tenemos a alguien que nos puede dar la visión. Y como él dice: "voy a ver que él se encargue para poder ver, y ver a alguien de cada institución, que se forme cada mes, este grupo humano para hacer el plan de desarrollo preventivo.

Como dice nuestro alcalde, colegios, centros de salud, más viviendas, transitabilidad. Como esa carretera que está ahí, que lo tiene en el depósito, de todo lo que son el petróleo. ¿Y quién da nada?

Ayer estaba con la Contraloría, nos miran como sus cholitos a nosotros. A Lambayeque lo miran como su cholito, porque no gritamos. Nos fuéramos al sur, todos nos dan en un ratito. Pero

DOCUMENTO DE TRABAJO

aquí vamos, ponemos nuestros papelitos, nuestros hermanos pescadores a Producción, si quieren los atienden, si no, no. Los ganaderos, los agricultores de igual manera, regresen. Como que si supieran que el pasaje de aquí, de Santa Rosa a Chiclayo, de Chiclayo a Lima, costara un sol. Y los famosos de cuatro paredes vengan a visitarnos, pues.

Ahora tenemos un icono de la historia, tenemos a Gonzalo Contreras, y yo creo que esto, porque él también quiere. Él lo vive desde adentro, la experiencia. Puedes tener muchísimos títulos de grandes maestrías, pero ¿cómo eres por dentro? ¿Qué es lo que das a tu pueblo? Lo vives y la experiencia está dentro, como esos abuelos de canas blancas cuando nos cuentan la historia, ahí está. Hay que aprovechar a Gonzalo, hay que aprovecharlo.

Voy a dejar el abanico abierto y luego lo vamos a hacer ya. Tenemos también a nuestro representante de la Municipalidad de Eten, para que informe sobre sus necesidades en esta importante sesión descentralizada.

Bienvenido, señor Teniente Alcalde, y lo dejo en uso de la palabra. Y luego también se alista Wilman Carrasco de la Provincial de Chiclayo.

Tiene el uso de la palabra.

El señor TENIENTE ALCALDE.— Congresista Marleny Portero, autoridades presentes, alcalde Kike Baca, público en general, tengan todos ustedes muy buenos días.

A nuestros especialistas en los diferentes sectores, que nos han expuesto acerca de este gran proyecto, un proyecto tan anhelado no solamente por nuestros hermanos porteños, sino también por nuestros paisanos etenanos.

Hemos escuchado abiertamente y con gran entusiasmo lo que se viene realizando acerca de los avances de este proyecto, y como bien lo manifestaba el amigo Kike, hay una gran obra que se viene realizando paso a paso, pero que en realidad nuestros pueblos, tanto Ciudad Eten como Puerto Eten, carecen de diversas necesidades.

Nuestra población actualmente no está preparada con los servicios básicos para enfrentar este cambio, que podría ser esta megaobra.

En Ciudad Eten, tenemos diferentes necesidades. Nuestro alcalde no se encuentra presente porque por motivos de gestión, se encuentra por la ciudad de Lima realizando diferentes actividades de gestión, que esperemos sean atendidas por los diferentes ministerios.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Nosotros como población hemos sido incluidos sí en la ruta del Papa. Tenemos, gracias a Dios, un gran legado. Tenemos lo que es la aparición de la imagen del Divino Niño del Milagro, en la cual nuestro Papa, también ha sido partícipe en diferentes festividades religiosas que se desarrollan en nuestro pueblo. Y tenemos, justamente, la necesidad de la ampliación de los servicios básicos, señora congresista.

También hemos sido incluidos en el Plan Mil del centro de salud, que se encuentra ahorita en nivel de la elaboración del expediente técnico, en la cual nuestro distrito está como unidad ejecutora.

Hemos realizado, a lo largo de estos dos años, también diferentes expedientes técnicos, porque para nosotros poder realizar las gestiones debemos tener expedientes técnicos. Pero, lamentablemente, con el bajo FONCOMUN, y en estos dos últimos meses que ha venido decreciendo el FONCOMUN, no tenemos, no nos alcanza como para poder realizar diferentes actividades, y mucho menos obras. Es muy bajo, y en la cual nosotros también pedimos poder realizar las gestiones, para que el FONCOMUN sea un poco más y poder atender también las necesidades de nuestra población.

Este proyecto tiene que tener también un fin social, no dejar de lado a nuestros pescadores, tanto Puerto Eten como Ciudad Eten. Un buen porcentaje de la población se dedica a la pesca artesanal y es muy importante para ellos que sean incluidos dentro del proyecto. No pueden ser ajenos al proyecto.

Si bien es cierto, es una megaobra, pero el ente principal debería ser que debemos estar con los pescadores artesanales, ellos deben ser parte principal dentro del proyecto.

Agradecerle, congresista, porque siempre está presente con nosotros, en poder ayudarnos en las diferentes gestiones y nosotros como ciudad y como gestión actual, le damos las gracias y esperamos seguir trabajando de la mano, al igual que como lo estamos con la Municipalidad de Puerto Eten.

Muchas gracias.

(Aplausos).

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

Desde que comencé mi gestión, por la confianza de mi pueblo, no he cambiado, sigo siendo la señora Marleny Portero, aquella que toca puertas y dice las cosas de frente.

Cuando me han buscado, siempre he estado presta para escucharlos, acompañarles, porque antes de ser congresista he sido líder social y sé la caótica situación que pasamos los líderes sociales

DOCUMENTO DE TRABAJO

cuando vamos a esa gran ciudad de Lima, un monstruo, que en vez de recibirnos con las puertas abiertas, nos dan una patadita y nos tiran la puerta en la cara. Y la famosa burocracia de trámites documentarios: "deja tu documento y vuelve dentro de 15 días", dentro de 15 días regresas y nadie te da respuesta. Ante eso, siempre he estado junto a mi pueblo y no solamente a Lambayeque, le doy gracias a Dios por haberme puesto como primera mujer en esta legislatura, responsable de esta tan importante comisión donde he peleado por todas las regiones donde he ido.

Y es importante lo que ha dicho el Teniente Alcalde, si no tenemos los expedientes bien hechos, con todas las observaciones dadas, de nada sirve ir a Lima a perder el tiempo, porque no nos van a poner ni en crédito suplementario ni en el presupuesto anual de año. Porque aquí los congresistas peleamos, pero siempre con sustento, este expediente está bien hecho y ahí estamos incidiendo para que lo pongan en nuestro presupuesto de todo el año, que es en noviembre y octubre, ¿no?

Entonces, también está el representante de Lambayeque. Muy bien.

Muchas gracias, y seguiremos. Y vayan pensando, señores, que son representantes del Ejecutivo, porque hoy día se va a sacar la Mesa de Desarrollo Prevencional para hacer que nuestros hermanos de Puerto Eten, de Eten y alrededores tengan participación, como nuestros pescadores, ahí van a estar incluidos todos y todas, porque primero hay que ponernos el pantalón y después los zapatos, y eso tenemos que hacerlo.

Y hay que aprovechar, y ya me estoy aprovechando de mi Gonzalito, que ya lo tenemos aquí, porque él nos puede ayudar. Experiencia vivida, vivencial, es la que se vive día a día, eso es lo que nos ayuda y es conocer la historia desde la propia..., caminar día a día, y él lo tiene bien puesto en su cerebritito.

Muy bien, vamos a dar la oportunidad al funcionario de la Municipalidad de Chiclayo, en representación de la doctora Janet Cubas.

Bienvenido, y tiene el uso de la palabra para informar. Luego el de Lambayeque; luego también comenzamos ya las preguntas, alístense Provías y los que están aquí para contestar las preguntas.

EL REPRESENTANTE DE LA MUNICIPALIDAD DE CHICLAYO, señor Wilman Carrasco.— Congresista Marleny Portero, muy buenos días; buenos días a todos los funcionarios de la mesa y a nuestros compatriotas que nos acompañan esta mañana.

Les traigo el saludo de la doctora Janet Cubas, alcaldesa de la ciudad de Chiclayo, de la provincia de Chiclayo. Ella, por motivos de viaje, ha sido llamada por el ministro de Economía y

DOCUMENTO DE TRABAJO

el ministerio de Cultura, con la finalidad de que se asigne un presupuesto adicional para la mejora de vías, mejora del ornato público para la provincia de Chiclayo.

Esta mañana nos hemos concentrado acá en este Puerto Eten y específicamente el área en el cual yo represento, que es la Gerencia de Desarrollo Vial y Transporte.

He escuchado muy atento, efectivamente, este proyecto estratégico del terminal Puerto Eten. Ha sido incluido también en el PDM, en el Plan de Desarrollo Metropolitano este proyecto y a futuro seguramente que habrá una coordinación dentro de la elaboración de los perfiles como en la participación que puede tener la Municipalidad de Chiclayo dentro del desarrollo.

Hemos escuchado también que por lo menos va a crear 200 mil puestos de trabajo. Y en lo que respecta al transporte, esas 200 mil personas no van a venir a pie, van a venir en transporte público o privado.

Esto ya nos hace pensar que tenemos que instalar acá terminales, como quiera que el MTC es el ente rector a nivel nacional del transporte público y privado, y en la fase complementaria, según la Ley Orgánica de Municipalidades, le da a Chiclayo otorgar las disposiciones para el reordenamiento del tránsito.

Chiclayo ya no tiene una extensión como para terminales. A futuro pensamos, y como una sugerencia a nuestro alcalde de Puerto Eten, que los terminales, por ejemplo, de M3, que son de transporte de pasajeros de 40, 50, 60 pasajeros, todo lo que es los terminales de carga de mercancías, por supuesto que dentro de las instalaciones, conforme hemos visto del terminal de Puerto Eten, tiene su terminal de contenedores, tiene sus terminales multipropósitos. Pero externamente también tenemos que tener este tipo de terminales en la ciudad.

Nosotros estamos participando en un proyecto con el Banco Mundial de Ciudades Sostenibles, son cinco ciudades, dentro de ellos está Chiclayo, para viabilizar el tránsito fuera del anillo vial, porque hay un proyecto de peatonalización, como son ya ahora las ciudades modernas, **(10)** donde en su centro histórico se crean vías peatonales; y todo externamente, ya es el tránsito particular y el transporte de público.

También estamos elaborando nuestro Plan de Rutas. Dentro del Plan de Rutas, vamos a incluir a futuro alguna vía adicional; porque, a futuro, no solamente van a haber las 6 empresas de transporte público que tenemos de Chiclayo, Ciudad Eten, tenemos 6 en M2 y tenemos 2 en M1.

Entonces, si tendremos que movilizar a personal conforme a lo que hemos escuchado, pasaremos de 30 a 40 empresas. Entonces,

DOCUMENTO DE TRABAJO

dentro del Plan de Rutas, que nosotros estamos elaborando, vamos a incluir estas futuras nuevas concesiones que se tienen que dar a las empresas.

Para el efecto también, ya hemos conversado con el alcalde de Puerto Eten, para que el día jueves tener una reunión, tanto para el transporte formal y la orientación que debemos tener a los demás transportistas, que todavía no están formalizados y puedan formalizarse a través de la creación de empresas; y nos comprometemos a darle la orientación que corresponde.

Por lo demás, teniendo en cuenta que el puerto de Chancay fue elaborado por una APP, hay una sugerencia también a través de la municipalidad, de que este mismo sistema se emplee para el terminal de Puerto Eten y sea, pues, un centro de acopio a futuro de nuestra agroexportación y de la mancomunidad regional norte que comprende a 8 regiones. Muchas gracias, congresista y alguna otra ponencia o pregunta a responder estoy llano. Gracias.

La señora PRESIDENTA.— Gracias, señor representante Wilman Carrasco, gerente de desarrollo vial.

Aquí tenemos que ver cómo se está tomando el tema, pero eso es ya privado cuando vayamos a su despacho, para ver el desarrollo de la vía vial y los paraderos de todos en Chiclayo.

Bienvenido representante de la provincia de Lambayeque, no sin antes darle un fuerte aplauso al alcalde de mi querido distrito de Íllimo, mi tierra. Gracias, licenciado Juan Pablo Santa María Baldera. Gracias por estar aquí. Siempre buscando él, tocando las puertitas para que todo nuestro Íllimo ... pues ya tenemos el desagüe ya en esos puntos críticos. Gracias a Dios.

Bienvenido funcionario y tiene el uso de la palabra.

EL FUNCIONARIO.— Buenos días, señores funcionarios. Buenos días a todos los técnicos de los ministerios.

Yo estoy gratamente impresionado y agradecido con la congresista que siempre la veo por todos sitios. La veo aquí en Puerto Eten, la veo en el Chiclayo, la veo allá en Mochumí, viendo los problemas de los agricultores. Por todos lugares. Es verdaderamente un ejemplo a seguir por nuestros funcionarios.

Yo quisiera solamente empezar por que el señor Hugo Hernández Escobedo, me diga, esto lo que se requiere es un puerto multipropósito, un *hub*, que significa un centro de puertos que va a englobar a todos.

Este puerto es demasiado importante. Nosotros, aunque no lo hemos pensado, somos el eje, la bisagra entre el océano Pacífico y el océano Atlántico, entre Europa y el Asia-Pacífico.

DOCUMENTO DE TRABAJO

¿Qué significa?

Que todo lo que viene por desde Europa para aquí, puede entrar por Iquitos, por Brasil, por Manaos. Esa la ruta de nosotros que debemos vernos. Y esa la visión de futuro. Por Manaos llegamos a Iquitos, por Manaos llegamos a Yurimaguas, cruzamos el río y estamos en Tarapoto. Estamos en Tarapoto, ¿no? Estamos en Tarapoto, Moyobamba y entramos ya a Chiclayo, ¿no? O la Región Lambayeque. Es eso. Por San Luis, igual. San Luis está más al norte, {...} hay que pasar por el Pongo de Manseriche. Toda esa zona yo, gracias a Dios que la conozco, porque he trabajado en Bagua, he trabajado por Tarapoto y me ha gustado viajar por el norte. Es bellísimo. Y también, ¿qué es lo que sucede? Nosotros estamos pensando solamente en lo que podemos exportar hacia el Asia. Y, señores, van a venir los camiones, los barcos aquí a traer las cosas y ¿qué le vamos a vender a Brasil? A Brasil tenemos por vender muchas cosas. En Brasil, una papaya cuesta cinco dólares, una papaya pequeña, desde ahí nomás les digo que hay un gran negocio.

Y aquí en la costa, hace poco, en diciembre se declaró la emergencia hídrica en toda la región. Entonces, ¿qué pasó? Esa emergencia hídrica pasó de que los mangos se maduraran demasiado rápido y entraran a un ciclo de superproducción. ¿Y qué pasó? Que toda la producción que se hizo se tuvo que regalar una parte y la otra vender a un sol. Pero si esa producción se hubiera exportado, como dijo una productora en Motupe, ella exportó el mango a 20 soles el kilo. Cuando el mango se estaba vendiendo a 20 centavos el kilo. Esa es la diferencia y toda la exportación de Motupe y de Olmos y de Lambayeque, va hacia Piura, va hacia los puertos de ellos. No, no, no hay un puerto en Lambayeque que se puede exportar, ni hay gente perfecta que se pueda realizar. Es por eso que nosotros tenemos este maravilloso puerto y tenemos para unir a Lambayeque con Brasil, a través de Manaos y con esto de Europa a través de este puerto.

Aquí no hemos hablado de los ferris. Yo he visto los ferris. Son barcos inmensos que pueden pasar y tienen una plataforma de aire, como las bolsas de aire que tienen los camiones, pequeñas, pero para un barco es grande. Eso que lo que deberían medirse es cuánto de calado necesitan esos barcos para que entren. Porque esos barcos los cargan con tren, con camión, con todo y entran aquí y podrían empezar a llegar hacia nuestras carreteras. O sea, que tenemos un futuro inigualable. Y que no hagamos el ridículo como han hecho nuestros paisanos de Lima.

Es un ridículo que comienzan a pasar un montón de camiones y se cae el puente de Chancay. Un barco post-Panamá puede cargar más de cuatro mil camiones tractor, ¿no? Un camión tractor de seis ejes, puede llevar 50 toneladas. ¿Pero qué significa mil? Que

DOCUMENTO DE TRABAJO

significa que más o menos un camión que tiene 20 metros, sean 20 mil metros de uso de la carretera.

¿Nosotros tenemos autopistas? No tenemos autopista. Porque lo que tenemos es una Panamericana, que es una en cualquier parte del mundo, sería una pista doméstica y todavía para colmo de males, es monopólica, estando en el Perú prohibido los monopolios. Que el Ministerio de Transportes nunca ha dicho nada de tener un monopolio. Y eso es lo que debemos tener en cuenta. Vamos a pagar peajes por una pista doméstica. No. Eso es un lujo que no nos podemos dar porque nos falta el dinero.

El otro que tenemos que ver es, cuando uno realiza una inversión pública o hay un proyecto público, lo primero que tenemos que decir es somos dueños del terreno. En este caso, no. En este caso tenemos que el señor Ronald Aluna, nos diga la diferencia entre calado y profundidad que se necesita, ¿no? Uno es la facilidad con que un barco transita o navega por nuestro mar. Y lo otro, es la profundidad que tiene eso. Eso es una cosa muy simple, pero también de gran magnitud para un proyecto grande.

Por ejemplo, ¿cuánto tiene el Chancay? Tiene alrededor de 18 metros de profundidad. ¿Para qué? Para que los barcos de post-Panamá, entren con facilidad. ¿Y por qué no pueden entrar aquí también a la Región Lambayeque? ¿O al puerto tiene que ser el mar. Y que se diga bien claro. Si esa profundidad se llega vía calado, ¿no? O es natural. Porque, valgan verdades, el mar de Mórrope, que está un poquito más al norte de Lambayeque, tiene 20 a 25 metros de profundidad.

Y hay otra cosa que no se ha hablado acá, que lo debería haber hablado también el señor de la autoridad portuaria. ¿y qué de los *dry dock*? Y para que sepan mucho que no han visto un *dry dock*, porque yo sí los he visto, *dry dock* es donde se entran los barcos para repararse. Entran como un terminal, sale el agua del mar y se queda seco. Entonces, es el *dry dock*, que es una palabra inglesa, aunque ya que se está usando la palabra *hub*, que también es inglesa, podemos tener eso. Y no hay nada que doscientos mil empleos, señores, acá. Miremos bien. Esto va a pasar el millón de empleos. Y no solo porque nosotros queremos empleo de gente que trabaje directamente.

Y qué nos habla de las financieras, qué nos hablan de las aseguradoras, qué nos hablan de los reaseguros, qué nos hablan de los agentes de importación y de exportación, qué nos hablan de los agentes que van a distribuir la carga en el país. ¿Van a poder utilizar esas carreteras? No.

Entonces, tenemos que hablar de muchas cosas que se tienen que golpear. Se tienen que montar en la parte de salud sanitaria. Las aguas servidas no se están tratando en toda la región, ¿no?

DOCUMENTO DE TRABAJO

Y con la gran población que se va a unir acá, ¿qué es lo que tenemos? Tenemos una crisis.

El agua, tenemos agua también, y hay una solución que se puede hacer con el agua del mar, ¿no? La {...?} está haciendo plantas para racionalizar, pero también debemos decir que estas plantas cuestan un poquito más cara; porque quien ha estado en Europa, ha sentido el olor a mar. Y el olor a mar no se siente en Europa ni siquiera cuando usted está parado en el mismo puerto. En cambio, aquí, usted está acercándose al puerto, ya sientes el olorcito a mar porque ese lugar es ... nuestras aguas son más heladas.

Entonces, todo esto tiene que tenerse bien en cuenta, señores funcionarios que vienen desde Lima, nuestras señoras que siempre, congresistas que siempre nos defienden porque ella es lambayecana, y todo eso, señores, hay que verlo, ¿no? No es solamente hablar. Ahora, ¿y por qué? Esta es una alternativa al Canal de Panamá. El Canal de Panamá está pasando por sequías, y hay unas colas que algunos barcos pagan medio millón de dólares por la espera.

Imagínense, entrarían por Manaos y rapidito estarían al otro lado del Atlántico, al Pacífico. Porque nosotros somos el eje, la bisagra natural, la bisagra entre Europa y el Asia-Pacífico. En el Asia-Pacífico viven el 80% de la población. Recordemos que en China hay 1.500 millones; en India, 1.500 millones; en Japón, en Filipinas y en todos esos países.

¿Qué tenemos?

Tenemos ahí que, nosotros, un gran desarrollo y volvernos a nosotros, en un país desarrollado, tenemos que volvernos en un país del primer mundo, que eso es lo que nos toca por la riqueza que tenemos; y, porque Dios nos ha bendecido con el río Amazonas, Dios nos ha bendecido con el río Chiriaco, Dios nos ha bendecido con el río Utcubamba y con el río Marañón. Esa bendición no la tiene cualquier país y nos ha bendecido con la corriente del Niño que nos hace un mar frío y profundo. Ese zócalo no lo tiene nadie. Y todas esas bendiciones, nosotros, no debemos ser como esos ateos que la regresamos. Dios nos da hasta El Niño donde nos dan más lluvia.

¿Para qué? ¿Para que la botemos lo que nos regala Dios el mar? No.

Todo eso tiene que colectarse. Tenemos una represa en Limón, ahí en Olmos, que debe descolmatare. Y todas las otras represas para captar. Tenemos La Calzada, que es un proyecto nacional con ley, ley del Congreso. No crean que se les ocurra a los señores de esa zona. Ley del Congreso de Necesidad y nunca se les dio un sol de presupuesto. Todas esas cosas tenemos que ponernos en la

DOCUMENTO DE TRABAJO

mesa, priorizarlas y empezar a ponerlo. Porque nosotros, lo que somos representantes de nuestro pueblo, tenemos que decirles cuáles son nuestras flaquezas, poner pies sobre tierra y caminar hacia un futuro, que no es un futuro como el que hizo Moisés. Era una tierra que tenían que luchar.

Nosotros el paraíso lo tenemos aquí en nuestro mar, lo tenemos aquí en Lambayeque y lo tenemos aquí en lo que es nuestros pisos culturales que tenemos, nuestros pisos ecológicos. Esa maravilla, ese paraíso que Dios nos ha dado, no lo desperdiciemos, señores.

Por favor, no lo desperdiciemos y ayudemos a que Lambayeque crezca.

Eso sería todo. Gracias.

La señora PRESIDENTA.— Un fuerte aplauso para nuestros funcionarios.

Si se dan cuenta para qué son las sesiones descentralizadas, poder recoger, poder escuchar y enriquecer los proyectos y que cada funcionario del Ejecutivo que viene, pues recoja y pueda decir, esto tenemos que fortalecerlo y juntarse, porque sólo así saldrán los proyectos como antaño.

Damos el uso de la palabra a nuestro alcalde del distrito de Íllimo, tierra del Tumi de Oro y de la miel de abeja y de uno de los distritos de mi provincia de Lambayeque. Bienvenido Licenciado Juan Pablo Santamaría Baldera. Tiene el uso de la palabra.

El ALCALDE DEL DISTRITO DE ÍLLIMO, señor Juan Pablo Santamaría Baldera.— Muy bien, muy buenas tardes ya a todos los presentes, saludar a nuestra congresista de la República, Marleny Portero López. De igual manera saludar a nuestro alcalde, anfitrión, el día de hoy, y a todos los funcionarios también que nos acompañan, a los invitados. (11)

Quisiera empezar saludando sinceramente la decisión de nuestra congresista, de hacer estas sesiones descentralizadas, porque de una u otra manera pues nos traen la oportunidad de nosotros plantear nuestros problemas, y que los vayan evaluando, y de alguna u otra forma pues se le vaya dando alguna solución.

Yo quiero resaltar algo que dijo alguien que me antecedió la palabra, el señor Risco, si no me equivoco, donde él mencionaba pues, que afortunadamente en Lambayeque, que tenemos por lo menos a una congresista que nos visita, y que se recorre todos los lugares de nuestra región, y no solamente en nuestra región, sino a nivel nacional, porque es cierto hace algunos meses

DOCUMENTO DE TRABAJO

estuvimos en Íllimo, haciendo una sesión descentralizada también con algunos acuerdos.

Íllimo se siente orgulloso de tener una representante a nivel nacional, como nuestra congresista nos ha ayudado a hacer algunas gestiones, ahora tenemos el problema del alcantarillado y ya por lo menos, hay una esperanza ahí que se va a solucionar en parte, así que, congresista, mi saludo, mi reconocimiento y mi agradecimiento también, por todo el apoyo que presta a todos los lugares de nuestra región Lambayeque, y sobre todo por las soluciones que va dando.

Bien, veo acá a nuestros hermanos pescadores también, a quienes los conozco, hemos tenido la suerte de trabajar con ellos, y sé que también usted está ayudando ahí.

Bien, quería manifestarle, congresista, y a todos los funcionarios que están aquí del Ministerio de Transportes también y de la Contraloría. Fíjense, nosotros en Íllimo somos un pueblo que aproximadamente 10 mil habitantes; y que aparte de ello pues, formamos una mancomunidad, la mancomunidad del Valle de la Leche.

Quien les habla, es el presidente de la mancomunidad del Valle de la Leche. Ahí hemos tocado varias puertas, algunas gestiones que están avanzando.

Hay una gestión que ojalá nos pueda ayudar, yo sé que está usted ahí también impulsándola, es sobre la vía de evitamiento.

Nos hablaba el gobernador regional de que ya se ha avanzado incluso, porque ahí tenía que hacerse una adenda, si no me equivoco, ya tiene la opinión favorable de SUTRAN, me parece la Contraloría, incluso, ahora está en Economía.

Ojalá se pueda ahí hacer una gestión, para que eso se realice lo más pronto, porque como ustedes saben, pues Íllimo forma parte de la ruta del norte, donde va la Panamericana y atraviesa todos los distritos de este valle, ¿no? Pasa por Mochumí, por Túcume, por Íllimo, Pacora, Jayanca, y cuando hay lluvias fuertes, cuando tenemos dificultades, se vuelve intransitable esta zona, usted la conoce.

Y yo sé que ahí usted nos va a ayudar, esperemos que se puedan sumar esfuerzos, ojalá que Economía pueda ya darle viabilidad, y si es así, podríamos tener vías de evitamiento para todos los distritos en esa zona, y con eso superaríamos este gran problema que tenemos ahí, en nuestra mancomunidad del Valle de la Leche.

Solamente ello, congresista, mi saludo de parte de todos los alcaldes que conforman la mancomunidad y le deseamos suerte y éxito, congresista.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Muchas gracias.

(Aplausos).

La señora PRESIDENTA.- Muchas gracias, licenciado Juan Pablo.

Gracias sobre todo por estar aquí y haciendo una buena representación, como presidente de la mancomunidad de nuestra querida provincia de Lambayeque.

Señor secretario técnico, si se ofrece el uso de las palabras a los señores congresistas que quisieran hacer uso de su palabra, para que estando los funcionarios aquí, puedan contestar las preguntas incógnitas que necesitan que sean esclarecidas.

EL SECRETARIO TÉCNICO.- Sí, vía, Chat, no tenemos en estos momentos un requerimiento de preguntas.

La señora PRESIDENTA.- Muy bien, yo sí tengo preguntas.

¿Por qué a pesar de estar identificado como un proyecto estratégico para la región norte del país, el puerto de Eten no ha sido priorizado dentro del Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad? ¿Ni se ha avanzado en su inclusión, en cartera de inversiones de Proinversión?

2. ¿Cuáles son las verdaderas limitaciones técnicas, legales o de coordinación institucional, que impiden el inicio del proceso de estructuración para una asociación pública-privada? ¿Y qué medidas concretas están tomando para superarlas?

¿Cómo justifican ante la población lambayecana, el abandono del proyecto, considerando hoy en día, el potencial del puerto de Eten, como nodo logístico alternativo al Callao y punto clave en el desarrollo del eje multimodal norte?

En el plan de desarrollo, portuario nacional actual, ¿qué puertos de Lambayeque están incluidos? ¿Cuál es el cronograma de ejecución y cuánto de presupuesto están asignado para la ejecución?

¿Con qué CUI está registrado en el Banco de Proyectos de Inversión, señores?

Y lo más importante, ¿cuáles son las acciones que están tomando el Ejecutivo, en un trabajo articulado con nuestro Gobernador, con nuestros alcaldes, con los responsables y también la sociedad organizada, en hacer el plan de desarrollo, prevención, para ver todas las necesidades y que no pase lo que está pasando en el aeropuerto Jorge Chávez, que no pase el puente Chancay, que hubieron tres muertes, y hasta ahora nadie dice nada, ni se hace cargo de esos huérfanos.

DOCUMENTO DE TRABAJO

Entonces, yo creo que esas preguntas que desde la comisión sale, y qué acciones desde esta comisión, que hoy día me voy a dar, como se dice, no servida, sino intentar mejorar lo que antes nos hicieron, porque a mí sí me gusta pasar a la historia con historia, de que me recuerden como una persona que no fui una más presidenta de esta importante comisión, y como mujer y lambayecana, hija de agricultores, que he caminado, he subido en burrito, he agarrado mi pala, mi machete, mi hoz, que hemos hecho nuestra candelita en nuestra chacra. No, Juan Pablo, y asar nuestros camotes y asar nuestros choclos para comerlos.

En aras de eso, sí vamos a, antes de terminar, hacer con el permiso del señor Jorge, hacer una mesa de trabajo antes de, y que eso se transfiera mensual, aunque no estemos todos incluidos, pero sí virtualmente, no podamos venir presencial, y ahí participe alguien de comisionado de Contraloría, porque tenemos que ver, que esto no se repita, como dijo el representante de Lambayeque, la misma historia en lo que es Lima.

Las respuestas y vamos a terminarla para ofrecer el uso de la palabra a los demás.

Si no hay nadie que tenga el uso de la palabra de los congresistas, señor secretario técnico.

EL SECRETARIO TÉCNICO.- En estos momentos no hay ningún requerimiento, presidenta.

La señora PRESIDENTA.- Siendo las doce y veintisiete de la tarde, se levanta la sesión.

Muchas gracias a todos.

-A las 12:27 h, se levanta la sesión.