CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE Y DIGITALIZACIÓN DE DOCUMENTOS
24 NOV. 2022
RECIBIDO
Firma: Hora: 20:34 h.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 1857/2021-CR, POR EL QUE SE PROMUEVE LA INVERSIÓN EN FAVOR DE LA MODERNIZACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO DE CHIMBOTE.

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2022-2023

Señor Presidente:

Ha sido remitido para dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y el artículo 67 del Reglamento del Congreso de la República, el **Proyecto de Ley 1857/2021-CR**, presentado por el grupo parlamentario **Alianza Para el Progreso**, a iniciativa de la congresista **LADY CAMONES SORIANO**, por el que se propone promover la inversión en favor de la modernización del terminal portuario de la ciudad de Chimbote.

La Comisión de Transportes y Comunicaciones, en su VII sesión ordinaria del 9 de noviembre de 2022, acordó por **UNANIMIDAD** y con **TEXTO SUSTITUTORIO** la **APROBACIÓN** del dictamen recaído en el proyecto 1857/2021-CR, con el voto favorable de los congresistas **Luis Aragón Carreño, Vivian Olivos Martínez, Yessica Amuruz Dulanto, Guido Bellido Ugarte, Paul Gutiérrez Ticona, David Jimenez Heredia, Esdras Medina Minaya, Segundo Montalvo Cubas, Wilson Quispe Mamani, César Revilla Villanueva, Magaly Ruíz Rodríguez, Nivardo Tello Montes, Enrique Wong Pujada y María Cordero Jon Tay[1].** Asimismo, en la misma sesión, se aprobó por **UNANIMIDAD** la dispensa del trámite de aprobación del acta para ejecutar los acuerdos adoptados.

I. Situación procesal

I.1 Antecedentes procedimentales

El **Proyecto de Ley 1857/2021-CR**-fue presentado en el Área de Trámite Documentario el 26 de abril de 2022, siendo recibido en la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 4 de mayo de 2022, como única comisión, para su estudio y dictamen.

II. Contenido de la propuesta legislativa

El contenido de la propuesta legislativa presentado en el proyecto de ley original está enfocado en modificar la disposición complementaria única de la Ley 30781, Ley que

[1] La congresista Cordero Jon Tay participó como accesitaria de la congresista titular Auristela Obando Morgan, quien se hallaba de licencia por razones médicas.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: RUIZ RODRIGUEZ Magaly Rosmery FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/11/2022 15:33:28-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: OLIVOS MARTINEZ Leslie Vivian FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 17/11/2022 12:17:52-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: VERGARA MENDOZA Elvis Hernan FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/11/2022 17:43:01-0500

declara de interés nacional y necesidad pública la modernización del terminal portuario de Chimbote para la exportación, diversificación productiva y articulación territorial. Se compone de tres artículos y una disposición transitoria final. En el primero se señala el objeto de la propuesta, en el segundo su finalidad (promover la inversión, en la modernización del terminal portuario de Chimbote) y en el tercero se especifican los entes responsables de la promoción de la inversión (Gobierno Regional de Áncash y la Agencia de Promoción de la Inversión Privada – PROINVERSIÓN). En la disposición final se faculta al Gobierno Regional de Áncash a hacer el saneamiento físico legal del espacio físico del terminal portuario de Chimbote.

III. Marco Normativo

III.1 Legislación nacional

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional
- Ley 27783 Ley de Bases de la Descentralización.
- Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.
- Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Ley 27293, Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública.
- Ley 26889, Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa

IV. Análisis de la propuesta legislativa

IV.1 Análisis técnico

En el quinquenio legislativo 2016-2021, la Comisión de Transportes y Comunicaciones[2] aprobó por unanimidad el dictamen recaído en los proyectos de ley 1277 y 1652. En tanto, el 19 de abril del 2018, el Pleno aprueba el texto sustitutorio del artículo único del proyecto de ley que declara de interés nacional y necesidad pública la modernización del puerto de Chimbote para la exportación, diversificación productiva y articulación territorial, cuya disposición complementaria omite al Gobierno Regional de Áncash.

[2] Tomado de https://leyes.congreso.gob.pe/Documentos/2016_2021/texto_sustitutorio/Proyectos_de_Ley/TS0127720180419.pdf

Dicha omisión transgrede la Ley 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales, que señala en su artículo 3 que la descentralización tiene como finalidad el desarrollo integral, armónico y sostenible del país, mediante la separación de competencias y funciones, y el equilibrado ejercicio del poder por los tres niveles de gobierno, en beneficio de la población. Asimismo, en su artículo 9, sobre sus competencias constitucionales, inciso e), precisa que, promover el desarrollo socioeconómico regional y ejecutar los planes y programas correspondientes. En tanto, en el artículo 10, referido a competencias exclusivas y compartidas establecidas en la Constitución y la Ley de Bases de la Descentralización, señala que los gobiernos regionales ejercen las competencias exclusivas y compartidas que les asigna la Constitución, la Ley de Bases de la Descentralización y la ley, así como las competencias delegadas que acuerden entre ambos niveles de gobierno. Entre esas competencias exclusivas está la de planificar el desarrollo integral de su región y ejecutar los programas socioeconómicos correspondientes, en armonía con el Plan Nacional de Desarrollo.

Además, en el artículo 27 de la Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN), Ley 27943, se dispone que las autoridades portuarias regionales son órganos integrantes del Sistema Portuario Nacional, que serán establecidos en un puerto o conjunto de puertos marítimos, fluviales o lacustres, según lo establezca el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, a partir de la jerarquización de la infraestructura pública y los activos que realice el Poder Ejecutivo por mandato de la Ley Orgánica de los Gobiernos Regionales, Ley 27867, y que "**las autoridades portuarias regionales tienen personería jurídica de derecho público interno, patrimonio propio y con autonomía técnica, económica y financiera, dependen de los gobiernos regionales"** (artículo 27 de la Ley 27943).

Lo que plantea el proyecto de ley bajo análisis es, precisamente, restituir al gobierno regional de Ancash en su responsabilidad frente a la autoridad portuaria regional de su jurisdicción, toda vez que la Ley 30781 estaría limitando el accionar de dicho gobierno regional en poder invertir en su modernización, así como no podría intervenir como ente promotor de futuras inversiones privadas. Este es el argumento central del proyecto de ley bajo análisis.

IV.2 Análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad de la propuesta legislativa

La presente iniciativa legislativa es necesaria, pues en el análisis de los compromisos de la Autoridad Portuaria Nacional se concluye que no se está cumpliendo como corresponde, perjudicando el desarrollo y modernización del terminal portuario de Chimbote.

La presente iniciativa legislativa es viable, ya que, como hemos evaluado en el presente documento, existe fundamento constitucional y legal para la emisión de normas del sector Transportes en general.

La presente iniciativa legislativa es oportuna, porque cada día el terminal está quedando rezagado en comparación con terminales que tienen proyectado inversiones económicas significativas como Matarani, El Callao, Paita y otros.

IV.3 Análisis del marco normativo y efecto de la vigencia de la norma

De acuerdo con lo señalado en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú, en concordancia con lo establecido en el artículo 76 del Reglamento del Congreso de la República, la presente iniciativa cumple con lo señalado en las normas legales antes citadas y no contraviene la Constitución Política del Perú, ni ninguna norma legal peruana, en este aspecto

IV.4 Análisis de las opiniones e información solicitadas

Opiniones solicitadas

Entidad consultada	N° de Oficio	Fecha	Respuesta
Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Oficio 1083-2021-2022-CTC/CR Oficio 1261-2021-2022-CTC/CR (reiteración)	06 de mayo de 2022 14 de junio de 2022	Oficio 1852-2022-MTC/04 30 de junio de 2022
Ministerio de Economía y Finanzas	Oficio 1084-2021-2022-CTC/CR	06 de mayo de 2022	
Ministerio del Ambiente	Oficio 1085-2021-2022-CTC/CR	06 de mayo de 2022	Oficio 00304-2022-MINAM/DM 27 de julio de 2022
Ministerio de Cultura	Oficio 1086-2021-2022-CTC/CR	06 de mayo de 2022	Oficio 000498-2022-DM/MC 24 de mayo de 2022
Gobierno Regional de Áncash	Oficio 1087-2021-2022-CTC/CR	06 de mayo de 2022	

Autoridad Portuaria Nacional	Oficio 1088-2021-2022-CTC/CR	06 de mayo de 2022	Oficio 0572-2022-APN-GG-DIPLA 30 de mayo de 2022
Asociación Para el Fomento de la Infraestructura Nacional - AFIN	Oficio 1089-2021-2022-CTC/CR	06 de mayo de 2022	

Análisis de las opiniones recibidas

Del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Con Oficio 1852-2022-MTC/04, del 30 de junio de 2022, que adjunta copia del Informe Técnico Legal 073-2022-MTC/18.03, elaborado por la dirección de Políticas y Normas en Transporte Acuático y Logística y el Informe 0860-2022-MTC/08, elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica, que concluye indicando:

- La Autoridad Portuaria Nacional es la única entidad autorizada para realizar la planificación portuaria como organismo técnico especializado en la materia y lo realiza a través del Plan Nacional de Desarrollo Portuario.

- La Ley del Sistema Portuario Nacional tiene una vocación de promoción de la inversión privada; por lo tanto, para considerar el fomento de la inversión privada o pública requiere que, en el caso de una inversión pública, se cumpla con el principio de subsidiaridad recogido en el artículo 60 de la Constitución Política del Perú; es decir, que se trate de una necesidad que no pueda ser atendida por el sector privado o no sea atractiva para el privado.

- La Autoridad Portuaria Nacional, en el cumplimiento de sus funciones de impulsar el desarrollo y modernización del Sistema Portuario Nacional, ha llevado a cabo la actualización del Plan Maestro del Terminal Portuario de Chimbote, aprobado recientemente mediante la Resolución de Acuerdo d Directorio 017-2022-APN-DIR del 23 de febrero de 2022. Al respecto, el mencionado Plan Maestro tiene como propuesta de desarrollo la implementación de infraestructura y equipamiento (en 2 fases) para atender carga contenedorizada, carga general y carga de minerales.

- La modernización del terminal portuario de Chimbote debe seguir una serie de hitos necesarios para su futura implementación, donde la Autoridad Nacional Portuaria,

en calidad de organismo técnico especializado cumple un rol fundamental para fomentar mayor inversión en los puertos del país.

Del Ministerio del Ambiente. Con Oficio 00304-2022-MINAM/DM, del 27 de julio de 2022, que adjunta el Informe 00292-2022-MINAM/SG/OGAJ, elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica, que concluye:

- En relación a los ecosistemas, en el área de influencia para la modernización del proyecto de terminal portuario Chimbote, tendrá influencia directa sobre zonas de intervención antrópica ocupadas como zonas agrícolas y urbanas, teniendo en cuenta que el puerto fluvial brinda un alto valor comercial, turístico por vía marítima.

- En relación al análisis de degradación de los ecosistemas en las provincias del Santa, Huarmey y Casma, en el departamento de Áncash, que corresponden al área de influencia actual del Terminal Portuario de Chimbote, departamento de Áncash (PL 1857/2021-CR), se logró identificar que el año 2020 las superficies degradadas para la provincia de Santa alcanzan las 398,208.96 ha, para la provincia de Huarmey 392,452.02 ha y para la provincia de Casma una superficie degradada de 227,573.19 ha, sumando en su conjunto una superficie de 764,006.94 ha.

- Finalmente se recomienda que, para la ejecución de cualquier proyecto, que pueda ocasionar el incremento de la degradación de ecosistemas naturales y la pérdida de la biodiversidad existente en la zona, se requiere contar con la evaluación de impacto ambiental, así como los procesos de participación y consulta ciudadana, de corresponder, para determinar su viabilidad ambiental, social y económica, en virtud a lo establecido en la normativa vigente.

De la Autoridad Portuaria Nacional. Con Oficio 0572-2022-APN-GG-DIPLA, de fecha 30 de mayo de 2022, remite opinión institucional respecto al Proyecto de Ley 1857/2021-CR, cuyas conclusiones son las siguientes:

- La Autoridad Portuaria Nacional es la única entidad autorizada para realizar la planificación portuaria como organismo técnico especializado en la materia y lo realiza a través del Plan Nacional de Desarrollo Portuario.

- La Autoridad Portuaria Nacional, en el cumplimiento de sus funciones de impulsar el desarrollo y modernización del Sistema Portuario Nacional, ha llevado a cabo la actualización del Plan Maestro del Terminal Portuario de Chimbote, aprobado recientemente mediante Resolución de Acuerdo de Directorio 0017-2022-APN-DIR del 23 de febrero de 2022. Al respecto, el mencionado Plan Maestro tiene como

propuesta de desarrollo la implementación de infraestructura y equipamiento (en 2 fases) para atender carga contenedorizada, carga general y carga de materiales.

- El proceso de Promoción de la Inversión Privada es un proceso que contempla también una serie de acciones a seguir en el marco de la normativa para ejecución de inversiones bajo esta modalidad; entre los principales pasos a seguir se enumeran los siguientes:
  - Elaboración del Proyecto Referencial y el Plan de Promoción.
  - Contratación de Banca de Inversión.
  - La Banca de Inversión evalúa el Proyecto de Inversión.
  - PROINVERSION aprueba y remite a la Autoridad Portuaria Nacional el Proyecto Referencial Ajustado.
  - La Autoridad Portuaria Nacional evalúa y aprueba el Proyecto Referencial Ajustado.
  - PROINVERSION elabora el Proyecto de Contrato y el Proyecto de Bases; a su vez realiza la Evaluación Económica Financiera del Proyecto de Inversión.
  - PROINVERSION aprueba y remite el Proyecto de Contrato y el Proyecto de Bases a la Autoridad Portuaria Nacional.
  - La Autoridad Portuaria Nacional aprueba el Proyecto de Contrato y el Proyecto de Bases.
  - Con la Evaluación Económica Financiera del Proyecto de Inversión, el Proyecto de Contrato y el Proyecto de Bases aprobados, se realiza el Concurso para seleccionar al concesionario.

- Finalmente, la Autoridad Portuaria Nacional manifiesta que la modernización del Terminal Portuario de Chimbote ha despertado gran interés por parte de los inversionistas privados, tanto es así que actualmente se encuentra en evaluación conjunta con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para una iniciativa privada autofinanciada.

Del Ministerio de Cultura. Con Oficio 000498-2022-DM/MC, del 24 de mayo del 2022, adjunta el Informe 000601-2022-OGAJ/MC, elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica del Ministerio de Cultura, que concluye en lo siguiente:

De la evaluación realizada al Proyecto de Ley 1857/2021-CR, que propone una ley que promueve la inversión en la modernización del terminal portuario de Chimbote, se desprende que ni éste ni su exposición de motivos hacen referencia al Patrimonio Cultural de la Nación, por lo que nuestra institución no es competente para emitir opinión sobre la citada propuesta. Sin embargo, en el caso d obras de infraestructura como la construcción, ampliación o modernización portuaria se solicita seguir los procedimientos administrativos

establecidos por el Ministerio de Cultura, en caso existan monumentos arqueológicos (que subsisten en el suelo, subsuelo, sobresuelo y en medio subacuático) que serían impactados por la obra.

De esta forma, las opiniones recibidas presentan puntos rescatables que han permitido modificar la fórmula legislativa, generando la posibilidad de implementar en la propuesta mejoras en torno a la propuesta legislativa presentada originalmente.

IV.5 Análisis costo-beneficio

El presente documento permite analizar los costos y beneficios que conllevaría la aprobación de la iniciativa de ley contenida en el mismo; en ese sentido, se presenta el análisis costo-beneficio frente a los actores sociales que supondría la aprobación del proyecto de ley:

Actores	Beneficios	Costos
Población	• El proyecto priorizado mejoraría el tiempo de viaje de pasajeros y carga en caso se use este puerto. • El proyecto mejorará la infraestructura portuaria. • El proyecto priorizado impulsará con mayor dinamismo las actividades económicas de las regiones, así como actividades sociales, turísticas, culturales y productivas. El proyecto priorizado será considerado para la población como una opción mucho mejor, más eficiente y productiva.	
Empresas	• El proyecto priorizado impulsará la logística de las empresas reduciendo los costos, mejorando la calidad	• Se deberá asumir costos en material para almacenar.

	del servicio, el almacenamiento y distribución de los productos. • El proyecto priorizado supondrá la modernización e innovación de la infraestructura portuaria en el sector transporte para todo el país. El proyecto priorizado facilitará la conexión de empresas con clientes y de empresas entre sí.	
Estado	Respetará y cumplirá el artículo 192 de la Constitución Política del Perú, que fomenta la competitividad, las inversiones y el financiamiento para la ejecución de proyectos y obras de infraestructura de alcance e impacto regional.	

IV.6 <u>Vinculación con la Agenda Legislativa y las Políticas del Estado del Acuerdo Nacional</u>

Recogemos lo expresado en el proyecto de ley presentado, la cual indica a la letra lo siguiente:

> La iniciativa legislativa propuesta tiene relación directa con la siguiente (sic) Política de Estado y Agenda Legislativa del Acuerdo Nacional:
> - Política de Estado N.° 8: Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú.
> - Política de Estado N.° 21: Desarrollo en infraestructura y vivienda.

V. CONCLUSIÓN

Por lo expuesto, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, recomienda la **APROBACIÓN** del Proyecto de Ley **1857/2021-CR**, con el siguiente:

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 1857/2021-CR, POR EL QUE SE PROMUEVE LA INVERSIÓN EN FAVOR DE LA MODERNIZACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO DE CHIMBOTE.

TEXTO SUSTITUTORIO

LEY QUE MODIFICA LA LEY 30781, LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA MODERNIZACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO DE CHIMBOTE PARA LA EXPORTACIÓN, DIVERSIFICACIÓN PRODUCTIVA Y ARTICULACIÓN TERRITORIAL

Artículo 1. Modificación de la Ley 30781, Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la modernización del terminal portuario de Chimbote para la exportación, diversificación productiva y articulación territorial

Se modifica la disposición complementaria final única de la Ley 30781, Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la modernización del terminal portuario de Chimbote para la exportación, diversificación productiva y articulación territorial, en los siguientes términos:

"**DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL**

ÚNICA. Autoridades competentes

En el marco de la declaratoria de interés nacional y necesidad pública establecida en el artículo único, se encarga al Poder Ejecutivo para que, mediante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones **y el** Ministerio de Economía y Finanzas**, en coordinación con el Gobierno Regional de Ancash,** se priorice la ejecución de la presente ley."

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MONTALVO CUBAS SEGUNDO TORIBIO FIR 16655831 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/11/2022 10:53:11-0500

Salvo mejor parecer,
Dese cuenta.
Sala de Comisión.
Lima, 9 de noviembre de 2022.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: JIMENEZ HEREDIA David Julio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/11/2022 10:00:40-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ARAGON CARREÑO Luis Angel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 17/11/2022 11:03:03-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: BELLIDO UGARTE Guido FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/11/2022 09:25:15-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: QUISPE MAMANI Wilson Rusbel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/11/2022 13:19:28-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: OLIVOS MARTINEZ Leslie Vivian FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 17/11/2022 12:18:07-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MEDINA MINAYA Esdras Ricardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/11/2022 12:43:28-0500

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 1857/2021-CR, POR EL QUE SE PROMUEVE LA INVERSIÓN EN FAVOR DE LA MODERNIZACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO DE CHIMBOTE.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: AMURUZ DULANTO Yessica Rosselli FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/11/2022 12:46:33-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: GUTIERREZ TICONA Paul Silvio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/11/2022 09:49:15-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: WONG PUJADA Enrique FIR 10621936 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/11/2022 11:50:48-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: REVILLA VILLANUEVA CESAR MANUEL FIR 44275599 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/11/2022 09:58:51-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CORDERO JON TAY Maria Del Pilar FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 24/11/2022 16:52:44-0500

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Periodo Anual de Sesiones 2022- 2023
Primera Legislatura Ordinaria

ACTA DE LA SÉTIMA SESIÓN ORDINARIA

Miércoles 09 de noviembre del 2022

En la ciudad de Lima, siendo las 15 horas con 21 minutos del día miércoles 09 de noviembre del año 2022, en sala Fabiola Salazar (N° 2) del edificio Víctor Raúl Haya de la Torre y a través de la plataforma de Microsoft Teams, bajo la presidencia del congresista **Luis Ángel Aragón Carreño**, se dio inicio a la Sétima Sesión Ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones (CTC) con la asistencia de los congresistas titulares: **Leslie Olivos Martínez, Yessica Amuruz Dulanto, Guido Bellido Ugarte, Paul Gutiérrez Ticona, David Jiménez Heredia, Esdras Medina Minaya, Segundo Montalvo Cubas, Wilson Quispe Mamani, César Revilla Villanueva, Magaly Ruiz Rodríguez, Nivardo Tello Montes, Elvis Vergara Mendoza, Enrique Wong Pujada, Norma Yarrow Lumbreras** y **María Cordero Jon Tay[1].** También estuvieron presentes los congresistas **Mery Infantes Castañeda** y **Alex Florez Ramírez.** Los congresistas **Eduardo Salhuana Cavides** y **Auristela Obando Morgan** estuvieron de licencia. El congresista **Jorge Zeballos Aponte** justificó su inasistencia.

I. APROBACIÓN DEL ACTA

El **señor presidente** preguntó a los congresistas si tenían alguna observación en torno al acta de la sexta sesión ordinaria. Al no haberla, se dio por aprobada.

II. DESPACHO

El **señor presidente** dio cuenta de la documentación enviada y recibida, la cual se envió a los despachos de los congresistas.

III INFORMES

No habido informes

IV PEDIDOS

Congresista Bellido Ugarte: pidió que la Comisión tenga una "agenda vial" la cual debe desarrollarse conjunta y coordinadamente con el Ejecutivo.

Congresista Wong Pujada: propuso la necesidad de gestionar un "pleno de transporte".

Congresista Infantes Castañeda: solicitó que la CTC realice una sesión descentralizada en el

[1] La congresista Cordero Jon Tay participó como accesitaria de la congresista Auristela Obando Morgan.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: [illegible] Vivian FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 17/11/2022 12:20:01-0500

departamento de Amazonas.

El señor presidente: pidió a los coordinadores de los grupos de trabajo remitir a la CTC las actas de instalación correspondientes.

V. ORDEN DEL DÍA

El señor presidente inició la sustentación del dictamen recaído en los proyectos de ley 1603, 1795, 1838, 2039, 2114, 2535, 2781, 2784, 2788, 3024, 3184 y 3370, que declaran de interés nacional y necesidad pública el mejoramiento, el asfaltado o la construcción de determinadas carreteras y rutas que unen distritos, provincias y caseríos de diversas regiones del país. Esta acumulación se ha hecho por un criterio de economía procesal. Añadió que existe una necesidad común de dichas obras de infraestructura, las que generan bienestar y desarrollo. Buenas pistas, caminos y puentes integran, articulan y permiten el crecimiento económico que debe extenderse a todos los pueblos que antes carecían de dichas vías de comunicación. Aclaró que el Ministerio de Transportes no ha manifestado ninguna oposición a tales proyectos, más aún cuando estos son de naturaleza declarativa, en el sentido de que intentan recoger el sentir de las poblaciones potencialmente beneficiarias. Por parte del Ministerio del Ambiente, este ha exigido que los proyectos carreteros deberán respetar la normativa ambiental, en particular, las disposiciones de la Ley 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental, recomendación que se ha recogido.

Congresista Montalvo: indicó que en algunas zonas de la región amazonas no se cuenta con trochas carrozables que faciliten a los agricultores transportar sus productos agrícolas realizando el traslado de sus productos en caballo y burros. La trocha carrozable además sirve para comunicación de los pueblos alejados, asimismo para el incremento del desarrollo económico y social de los pueblos alejados, como es del caserío Opadan de la provincia de chachapoyas región amazonas, por lo que es importante se sirvan emitir su voto a favor. También abogó por el proyecto de ley 1838/ que declara de necesidad publica y de interés nacional la culminación del cuarto eje vial interconexión en el departamento de amazonas. Aseveró que la región Amazonas es la región que menos carreteras de integración tiene; es una región que tiene poca integración vial, la más postergada, la olvidada y marginada para lograr verdadero desarrollo que favorezca a la elevación de los niveles de vida de nuestra población. Invocó el voto para solucionar el problema del eje vial cuatro.

Congresista Infantes Castañeda: resaltó las dificultades en trasladarse en zonas de la selva, donde las carreteras están pésimas. Algunos pueblos no pueden trasladar su producción de forma rápida, como es el caso de Bagua capital, donde hay pueblos que son grandes productores de café, de cacao y sin embargo sus productos no lo pueden sacar y tiene que a veces que ir otros transportistas, donde ellos sacan la carga y se le hace mucho más costoso el producto. En cuanto al proyecto 1838, solicitó hacer algunas modificaciones y que se vote el predictamen con cargo a redacción.

El señor presidente acogió el pedido.

Congresista Wong: afirmó que una carretera coadyuva no solo con el turismo, sino también con el transporte de carga. Añadió que hay un problema con el subsidio de combustibles, cuyo costo repercute sobre el productor, por lo que se debe dar facilidades para que tenga una vía de comunicación bastante buena.

Hizo un reconocimiento al arquitecto Fernando Belaunde por su visión frente a la necesidad de articular el país. Preguntó qué está pasando con el gasto público, por qué no se ejecuta en los presupuestos, cuantas carreteras se podría hacer con que se ejecute en el presupuesto. Planteó hacer realidad el control concurrente vinculante, porque es la única herramienta que vamos a poder tener, hay dinero, hay la necesidad, entonces hay que ejecutarlo, lo que falta es el control que no se tiene.

Congresista Wilson Soto: agradeció el haber dictaminado el proyecto de ley 2114, así como la acumulación de los proyectos de ley que son 2 iniciativas legislativas declarativas. Destacó que en Huancavelica hay una tremenda brecha de vías de comunicación: el 88 por ciento son trochas, pero con esta ley las autoridades regionales podrán exigirle al gobierno central.

Congresista Paredes Fonseca: indico que en el dictamen que acumula los proyectos se encara la problemática que existe en cada una de estas regiones. Esta es una repuesta clara de parte de la comisión respecto a estas grandes preocupaciones que las agobian frente a la situación crítica de la infraestructura vial a nivel nacional y a nivel regional ya que de esta manera se tendría que responder oportunamente para generar nuevas oportunidades. Esta propuesta de ley contribuiría a la accesibilidad y a la conectividad en todos sus niveles y además también no generaría pérdidas económicas ni humanas.

Congresista Guido Bellido: El tema vial es un problema principal en nuestro país, en nuestra región del cusco, está pendiente el asfaltado que hace mucho tiempo viene exigiendo varias de sus provincias. Hay rutas pendientes; hay que tomar en cuenta el corredor minero, así como la carretera quechua chanca entre otras. Hizo pedido sobre realizar un pleno vial[2].

El señor presidente: respondió que se está acogiendo el pedido del congresista Bellido, a efecto de establecer una agenda vial con el ministerio de transportes y comunicaciones y realizar las coordinaciones respectivas entre el ejecutivo y el legislativo. Añadió que hay proyectos emblemáticos en infraestructura aeroportuaria, terrestre, conectividad vial, transporte marítimo. Informó que se reunirá con el Ejecutivo para efectivizar ese pedido, así como con el presidente del congreso. A pedido de la congresista Paredes Fonseca, dispuso visualizar un video sobre la región San Martín.

Congresista Paredes Fonseca: indicó que en esas imágenes se demuestra la problemática de la región San Martín.

El señor presidente: respondió que está coordinando acciones para tener un pleno descentralizado en San Martín en las próximas semanas.

Congresista Wong: mencionó una serie de obras de infraestructura que ya se pueden iniciar: el puente Tarata 3, el puente naranjillo y la red dorsal de Cajamarca que tiene un año paralizado. Cuestionó las obras mal hechas y aquellas que no se concluyen, a lo que el **señor presidente**

[2] Ha sido considerado en los pedidos.

manifestó su acuerdo y que se va a insistir con el presidente del congreso a efecto de llevar a cabo este pleno de transporte.

Congresista Infantes Castañeda: propuso realizar una sesión descentralizada en amazonas para que puedan ver in situ, lo que se está haciendo, ante lo cual el **señor presidente** pidió formalizar su solicitud. Luego, culminado el debate, puso al voto del dictamen recaído en los proyectos 1603, 1795, 1838, 2039, 2114, 2535, 2781, 2784, 2788, 3024, 3184 y 3370, que declaran de necesidad pública el mejoramiento, el asfaltado o la construcción de determinadas carreteras y rutas que unen distritos y caseríos de diversas regiones del país, el cual se aprobó por **UNANIMIDAD.**

Tras ello, el **señor presidente** puso a debate la aprobación del dictamen recaído en el proyecto de ley 1857/2021-CR por el que se promueve la inversión en la modernización del terminal portuario de la ciudad de Chimbote. Tras sustentar el dictamen, abrió el debate.

Congresista Wong: manifestó que el puerto de Chimbote fue declarado Zona Franca.

El señor presidente, no habiendo objeciones sustantivas, puso al voto el dictamen recaído en el proyecto de ley 1857/2021-CR, por el que se promueve la inversión en la modernización del terminal portuario de la ciudad de Chimbote, provincia de Santa, región Ancash, que fue aprobado por **UNANIMIDAD.**

El señor presidente sustentó y puso a debate el dictamen del proyecto de Ley 2170/2021-CR, por el que se propone la Ley de promoción y difusión de la música nacional.

Congresista Alex Flores Ramírez: saludó el proyecto de dictamen. Propuso se incremente en un 30% la difusión en la programación nacional en las empresas de radiodifusión de señal abierta, entre las 5 y 24 horas.

El señor presidente puso al voto la propuesta, la cual fue aprobada por **MAYORíA.**

El señor presidente: dio la palabra al congresista **Montalvo Cubas** para que sustente los proyectos de ley 1602/2021-CR y 1605/2021-CR de su autoría, quien con diapositivas presentó ambas iniciativas.

Congresista Wong: informó que ya existe un aeropuerto en Chachapoyas, por lo que preguntó cuál sería la ventaja sobre el nuevo aeropuerto El valor, a lo que el co**ngresista Montalvo Cubas** respondió que El valor es un lugar estratégico con gran visibilidad por las lejanías de los cerros y también por la ausencia de neblinas, los aviones de gran tonelaje pueden aterrizar en el aeródromo El valor, sin ningún problema las 24 horas del día, a lo que el **congresista Wong** alegó que el aeropuerto de Chachapoyas, ya existía y estaba en servicio donde aterrizaba naves de mediano tamaño.

El señor presidente: notificó que dispondrá se dictaminen los proyectos de ley 1602 y 1605. Antes de cerrar la sesión, solicitó a los grupos de trabajo remitir el acta de instalación respectiva. Luego informó que se ha cursado la invitación para el martes 15 de noviembre, fecha en la que se desarrollará el foro Internacional organizado por la Comisión de Trasportes y Comunicaciones y el Ministerio de Transportes, denominado: "Yachaysapa Llaqtakuna, Ciudades Inteligentes, en la ciudad del Cusco.

VI. CIERRE DE SESIÓN

Tras no presentarse observaciones a la dispensa de la aprobación del acta para ejecutar los acuerdos adoptados, el **señor Presidente** levantó la sesión a las 17 horas y 22 minutos.

Se deja constancia que forma parte de esta acta la transcripción de la versión magnetofónica de la presente sesión, y complementariamente el audio y video de la misma.

Presidente

Secretaria

FIRMA DIGITAL

Firmado digitalmente por: ARAGON CARREÑO Luis Angel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 17/11/2022 11:11:18-0500

FIRMA DIGITAL

Firmado digitalmente por: OLIVOS MARTINEZ Leslie Vivian FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 17/11/2022 12:20:09-0500