

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
PRIMERA LEGISLATURA ORDINARIA DE 2016

COMISIÓN DE DEFENSA DEL CONSUMIDOR Y ORGANISMOS REGULADORES DE
LOS SERVICIOS PÚBLICOS

1.ª SESIÓN

(Matinal)

MARTES, 23 DE AGOSTO DE 2016

PRESIDENCIA DEL SEÑOR JUAN CARLOS EUGENIO GONZALES ARDILES

—A las 11:29 h, se inicia la sesión.

El señor PRESIDENTE.— Buenos días, señores congresistas.

Se encuentran presentes en la sala nueve señores congresistas. Para la presente sesión el *quorum* que se necesita es de ocho congresistas.

Siendo las 11 y 5 de la mañana del martes 23 de agosto de 2016, contando con el *quorum* de reglamento, se da inicio a la primera sesión ordinaria de la Comisión de Defensa del Consumidor y Organismos Reguladores de los Servicios Públicos.

Se deja constancia de la licencia del señor congresista Sarmiento Betancourt.

Se han repartido junto con la citación, el Acta de la sesión de la elección de la Mesa Directiva e instalación de la Comisión, que como recordarán se aprobó en su oportunidad con dispensa de su lectura.

DESPACHO

El señor PRESIDENTE.— Se han repartido junto con la citación, la sumilla consignada el proyecto de ley que hasta la fecha ha ingresado.

Informes

El señor PRESIDENTE.— Si algún señor congresista desea formular algún informe, puede hacerlo en este momento. ¿Hay algún informe, por favor? No hay.

Vamos a pasar al punto dos, de la agenda.

Es la sección Pedidos.

Pedidos

El señor PRESIDENTE.— Se ofrece la palabra a los señores congresistas que deseen formular algún pedido.

Señor Modesto Figueroa, pedido por favor.

El señor FIGUEROA MINAYA (FP).— Señor presidente, buenos días. Señores congresistas, muy buenos días.

Señor presidente, para solicitar la conformación de un grupo de trabajo para la revisión, evaluación y seguimiento de los servicios públicos.

Expendio de combustibles, energía, tarifas públicas dentro de la Amazonía, en la aplicación de la Ley 27037, Ley de Promoción de la inversión en la Amazonía.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, señor congresista. Algún pedido más, por favor.

No hay otro pedido de los señores congresistas.

Entonces, perdón, el congresista Daniel.

El señor SALAVERRY VILLA (FP).— Gracias, presidente.

Si, sería bueno poner a consideración de la Mesa, armar un cronograma para invitar a los diversos jefes de los organismos reguladores del Estado para que nos informen la situación actual de esos organismos.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, señor congresista Salaverry.

Señor Castro.

El señor CASTRO GRÁNDEZ (FP).— Señor presidente.

En la reunión pasada, la intervención del congresista Violeta manifestó situaciones que en realidad atentan contra el derecho del consumidor en el aeropuerto, respecto al estacionamiento; en general al tema de infraestructura. Teniendo en cuenta que hay una concesión ahí, y si es que sería la posibilidad también de citar al responsable de la concesión, a fin de que nos informe, cuál es la situación actual.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Castro.

Le damos la bienvenida al congresista César Segura.

Estamos en la sección pedidos, desea hacer un pedido.

Congresista Elías.

El señor ELÍAS AVALOS (FP).— Solamente para hacer una aclaración. Aquí hay errores de redacción, mi apellido es Avalos, no es Avalo, y aquí han programado al señor congresista Justiniano Apaza Ordóñez, y ya no es. Para que se corrija.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, congresista Elías.

El congresista Donayre.

El señor DONAYRE GOTZCH (APP).— Buenos días, señor presidente.

A modo de consulta nada más. Acabamos de recibir la propuesta del plan de trabajo, con la idea de que la próxima semana podemos nosotros ya analizarlo, evaluarlo y dar nuestra opinión.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Donayre, muchísimas gracias.

Vamos a necesitar sus aportes y de todos los congresistas.

Muchas gracias, señores Edwin Donayre.

El señor DONAYRE GOTZCH (APP).— Lo segundo era, nosotros conocemos, sabemos que una de los organismos más importantes que da protección al consumidor, que a su vez es un elemento que promociona el empresariado, pero su labor principal, esencial es la protección de los derecho de los consumidores y refiero a Indecopi.

Para nadie es ajeno el abuso de ciertas empresas contra el consumidor, sin embargo, desconocemos o sabemos muy poco respecto a las sanciones que debe dar este organismo al empresariado. Entonces, yo solicito, señor presidente, para que se tome debida nota y acá el grupo de congresistas puedan evaluar la presencia del encargado de Indecopi, a fin de que pueda informar, cuáles son las sanciones y multas por infracción grave al Código de Protección del Consumidor.

Muy amable.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, congresista Donayre.

Damos la bienvenida al congresista Gilbert Violeta. Y le damos la palabra al congresista Miguel Antonio Castro Grández.

El señor CASTRO GRÁNDEZ (FP).— Señor presidente, de hecho el sistema del mundo evoluciona, y a mí me gustaría solicitarle, nuestro presidente, si se puede conformar un grupo de trabajo para hacer una evaluación de la Ley del Consumidor, bien que todo esta ha sufrido modificaciones, pero hay que entender también que la economía cambiante ha generado, de repente se atropella derechos que aún no se contemplado en esta ley, o en todo caso también adolece nuevas necesidades que tienen que ser atendidas desde el punto de vista de parte del señor consumidor.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Gracias congresistas Castro.

Le damos la bienvenida a la congresista Foronda. Algún pedido adicional, por favor.

Congresista Elías.

El señor ELÍAS AVALOS (FP).— Sí, observamos aquí, señor presidente, que conforme lo señala la Ley 30021, Ley de Promoción de la Alimentación Saludable, para niños, niñas y adolescentes, en sus disposición complementaria, transitoria, no se ha cumplido con la elaboración de reglamento, en la precisada ley, señor presidente.

Lo mismo el Consejo Directivo de Indecopi, a fin de que nos informe. Hay que invitar a Indecopi para que nos informe sobre las razones por la que no se ha cumplido a la fecha, con reglamentar los artículos 36.º y 37.º de la Ley 28571, Código de Defensa del Protección del Consumidor, referidos a los etiquetados y grasas trans, que es muy importante.

Uno va a la farmacia y compra un bloqueador solar, y en el reverso está todo en inglés. Entonces, eso hay que regular.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, congresista Elías. ¿Algún otro congresista?

Congresista Foronda.

La señora FORONDA FARRO (FA).— Con las disculpas del caso, señor presidente, buenos días colegas congresistas.

Andamos corriendo de una comisión a otra, realmente yo creo que se va a merituar que quizás en algún momento vea el tema de la reingeniería del propio Congreso.

El pedido que yo traigo, señor presidente, tiene que ver con el tema del caso de La Oroya, que es un tema que van a abordarlo también aquí en la comisión, dado que el plazo para la aprobación ya es el día 27, y en la Comisión de Pueblos. Nuestra siguiente sesión es el día martes, ya no habría momento de poder abordar el tema.

Lo que nos interesa es que además de la iniciativa que ha sido elaborada, transferencia bien, es que se pone en consideración dos cosas:

Primero, que somos suscriptores de un tratado internacional que prohíbe la exportación de metales pesados, Convenios de Basilea, se prohíbe la exportación de materiales de desecho dentro de los procesos productivos internos que tenemos como país.

No basta solamente pedir el tema de la ampliación, si es que no se considera la modernización, el control de los pasivos ambientales, y el tema de cumplimiento de este convenio internacional, que para el Perú es muy costoso en término de salud, de producción; y sobre todo de salud ambiental, el seguir exportando metales pesados en material tóxico en este proceso productivo.

Entonces, si quisiera poder aportar en ese sentido, señor presidente, a través suyo para colocarlo como parte de la agenda, así que esto podría ser una agenda que podríamos trabajarlo de manera conjunta también con la Comisión de Pueblos y Ecología.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, congresista Foronda.

Le damos la bienvenida al congresista Edilberto Curro.

Algún otro congresista más que quisiera hacer algún pedido.

Congresista Mulder.

El señor MULDER BEDOYA (PAP).— Solo una pregunta, presidente, porque el material que alcanza a la comisión se encuentra, este documento que habla sobre irregular compra; perdón, ¡es distinto! No he dicho nada, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, señor Mulder.

Algún otro pedido, congresista Curro, estamos en la sección pedidos.

Congresistas César Segura.

El señor SEGURA IZQUIERDO (FP).— Gracias, señor presidente.

Al igual que mi colega, la congresista Foronda, hemos tenido incluso de comisiones, eso habría que ver, creo que el año pasado o el quinquenio pasado se organizaba mejor todos estos temas.

Yo solicitaría la conformación de un grupo de trabajo, el cual pueda analizar el tema de esto de las subidas de precios en el transporte, tanto aéreo como terrestre.

Tomando en cuenta que la Constitución nos prohíbe ser de alguna manera reguladores de tarifas, sin embargo, y a eso hay que conformar un grupo de trabajo, podríamos nosotros analizar a diferencia de otras leyes; a nivel Latinoamericano que si regulan la idoneidad del servicio, en donde una baja excesiva de la tarifa podría incurrir en hacer un servicio no idóneo, y también al momento de proteger esa estructura de costos de las empresas. También no permitirles que se vayan hacia precios exorbitantes en épocas de demanda, perjudicando al usuario, ya que parte de su bolsa de viaje tendría que verse mermada específicamente por el tema del pasaje.

Entonces, no sería un tema de regulación de tarifas, sino regular la idoneidad del servicio.

En ese sentido, quisiera solicitar, reitero, la conformación de este grupo de trabajo.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, congresista Segura.

Algún otro congresista más que desee formular algún pedido.

Vamos a pasar la solicitud, el pedido de los tres grupos de trabajo a la Orden del Día.

ORDEN DEL DÍA

El señor PRESIDENTE.— Plan de trabajo.

Señores congresistas, se les ha repartido junto con la agenda, una propuesta de plan de trabajo, dado que las autoridades invitadas se encuentran esperando, ya llegaron los dos invitados para esta mañana, para exponer ante la comisión.

Solicitamos nos hagan llegar a más tardar, conforme a lo que también solicitó el congresista Donayre, a más tardar el jueves sus aportes por escrito, a fin de enriquecer el documento y de esta manera aprobarlo en la siguiente sesión.

El secretario técnico va a leer, por favor, los tres grupos de trabajo. Secretario técnico, por favor.

El SECRETARIO TÉCNICO da lectura:

Con su venia, señor presidente.

Se ha presentado solicitud para la conformación de los tres grupos de trabajo. Con el primer grupo de trabajo, y no he tomado debida nota de la idea, por favor, con la disculpa del caso y esperar un momento para precisarlo.

El congresista Figueroa solicito un grupo de trabajo para hacer un seguimiento respecto de los precios de combustible en la

Amazonía, a la luz de Ley 15037, que es la ley de promoción de conversiones en la Amazonía. Ese es un primer grupo.

Y, segundo grupo fue solicitado por el congresista Castro, respecto al seguimiento a las acciones de protección del consumidor.

Y un tercer grupo de trabajo solicitado por el congresista Segura, respecto al alza del precio de transportes terrestre y aéreo, visto desde el punto de vista de la idoneidad del servicio.

Eso son los tres grupos de trabajo planteados, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, señor secretario técnico. (2)

Vamos a someter a votación, por favor; la aprobación de estos tres grupos de trabajo.

Los que estén a favor... Señor congresista Donayre.

El señor DONAYRE GOTZCH (APP).— Quisiera agregar a este grupo de trabajo, otra comisión o sub comisión respecto a los cobros respecto a entidades bancarias, señor presidente, si usted tiene a bien considerarlos también, dado que existe un malestar en muchos de los ciudadanos, respecto a cobros indebidos de las entidades bancarias que podría formarse otra comisión de trabajo.

Muy amable.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— En orden vamos a hacerlo. Por favor, la congresista Foronda, si no es mucha molestia. Perdón, señor congresista Gilbert Violeta.

El señor VIOLETA LÓPEZ (PPK).— Gracias.

Presidente, disculpe, solo para solicitar que la oficina técnica sustente y le alcance de cada uno de los grupos que se están proponiendo, porque a mi entender hay una suerte de error conceptual que están pidiendo alcance de superposición, porque cuando se habla, por ejemplo, de idoneidad de servicio con derechos del consumidor, en otra comisión podría haber duplicidad de tareas.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muy bien. Gracias, señor congresista Gilbert Violeta.

La congresista Foronda, por favor y después el congresista Mulder.

La señora FORONDA FARRO (FA).— Mi intervención iba en el mismo sentido, señor presidente.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Mulder.

El señor MULDER BEDOYA (PAP).— Casi igualmente, pero añadiendo lo siguiente, señor presidente.

Que los grupos de trabajo son sobre el tema muy específicos, debe ser temporal, no compuesto por más de tres o cuatro parlamentarios, sin que esto signifique que van a ver asesores adicionales y cosas de otras circunstancias, y hacia temas que la propia comisión después asuma como informe y los apruebe o los desapruebe.

En tal sentido, sustento el criterio de que es importante que se diga, para qué razones específicas se debe formar un grupo de trabajo. Porque si lo puede hacer la comisión en su, porque eso es la función de la comisión, ver los temas del consumidor, crear una comisión solo para ver los temas de consumidor, qué cosa ve el resto de la comisión.

Entonces, hay que buscar temas específicos.

Nada más, presidente, gracias. Por eso es importante que sustente.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, congresista Mulder.

Damos la bienvenida al congresista Heresi, buenos días.

Vamos a dar la palabra a cada congresista que ha planteado la creación de los grupos de trabajo, para que sustente el porqué de la creación, el porqué de su pedido.

Y el tema como muy bien ha precisado el congresista Mulder, el tema preciso, sino vamos a crear y vamos a extorsionar la visión y la misión que tiene la Comisión de Defensa del Consumidor.

Congresista Segura, tiene la palabra.

El señor SEGURA IZQUIERDO (FP).— Muchas gracias, señor presidente.

Precisamente me aúno a lo que comenta el congresista Mulder, que tiene que ser este tema específico, y durante mucho tiempo en los quinquenios anteriores se ha pretendido mirar o ver este asunto de las tarifas que tanto golpea a la población.

Por un lado cuando se incrementa, y por otro lado cuando se disminuye, porque pone en riesgo justamente el servicio de transporte terrestre.

En ese sentido, es que justamente involucrándose al tema Constitucional, ya es importante estudiar y trabajar haciendo un *benchmarking** con la demanda de transporte, de tal manera que podamos nosotros no afectar el libre comercio, pero si viéndolo por la manera de servicio.

Por eso es importante que este grupo, señor presidente, ya de resultados a la población que tanto está reclamando esta justa necesidad de regular a través del servicio estas tarifas.

Muchísimas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, congresista Segura.

El congresista Castro, por favor.

El señor CASTRO GRÁNDEZ (FP).— Gracias, presidente.

Mi pedido va orientado creo hacia una revisión integral de la ley, porque recogería todas las inquietudes de los que están expresando nuestros colegas.

Como lo manifesté, creo que esto se sustenta en el hecho; cuando la economía cambia, la economía evoluciona, también aparecen nueva necesidad que necesita ser atendido por parte del Estado, por parte de la entidad reguladora.

Y creo que es fundamental por ejemplo, para hacer un ejemplo, el boom que vivimos en el tema de la construcción en su momento, acarreo también algún tipo de atropello en contra de las personas que adquirirían bienes.

Y creo que si necesitamos una revisión integral de la Ley, y recogeríamos todas las observaciones, o de repente posiciones que tengan los colegas congresistas respecto a protección en defensa del consumidor.

Entonces, desde ese punto de vista nos evitaríamos estar armando grupo de trabajo por distintos temas, cuando lo que pasa es por revisar integralmente la norma.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, congresista Castro.

El congresista Modesto Figueroa.

El señor FIGUEROA MINAYA (FP).— Me aúno a la posición. Yo creo que todos tenemos las mismas necesidades, todos miramos un solo objetivo.

Y es verdad, por ejemplo, tenemos una ley donde si no debemos meternos a regular, pero si debemos ser claros, por ejemplo, qué nos demuestra por ejemplo en el tema específico de LAN que nos demuestra a nosotros, cuando él quiere pone 200 dólares, cuando el pasaje normal está a 80 dólares. Nos ha dado un asiento de oro, nos ha dado una comida de más, cuál es la diferencia. Entonces, por qué esa razón de sobrevaluar.

Pero aun cuando se trata de navidad, medio año, semana santa, cosas así, entonces, yo pienso que o en todo caso quien incrementa sus unidades de tal forma que no afecta a la población.

Porque no puede ser si es un trabajador, por ejemplo, en navidad me pagan mi aguinaldo y tengo que compartir con las empresas de servicio, se supone que el trabajador tiene que llevar su platita para la casa.

Entonces, yo pienso que si me aúno, pero analicemos bien, y yo creo que va a salir una cosa muy importante.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, congresista Modesto Figueroa.

Si me lo permite, solamente quería hacer un comentario, es evidente que soy el presidente de la comisión, pero también son congresista, y lo voy a hacer a título personal, quisiera que usted me reemplace, congresista Curro, por favor, para hacer uso de la palabra.

-Asume la presidencia el congresista Edilberto Curro López.

El señor PRESIDENTE.- Buenos días, congresista Juan Carlos, puede usted hacer uso de la palabra.

El señor GONZALES ARDILES (FP).- Muy amable presidente.

A mí me parece muy bien porque vemos a diario todos los problemas que hay en el tema de relación consumidor con de los consumidores y los proveedores de los servicios.

Si bien tenemos todos que respetar la solicitud de los congresistas, solamente quería recordar antes de la votación lo siguiente, porque estamos en democracia.

La revisión del Código del Consumidor significaría realmente un trabajo muy arduo, no sé si nos va a quedar tiempo para todo el año, porque esta comisión dura un año.

Yo creo que hay ciertas, todas leyes, esto es decirle, toda ley siempre hay que tener una revisión. Por ejemplo, yo pienso que en el tema del seguimiento al libro de reclamaciones por ejemplo, se podría modificar, perfeccionar; pero revisar totalmente el Código me parece un trabajo titánico, y no sé si nos va a alcanzar el tiempo.

Y me parece también la apreciación del congresista Mulder, con la experiencia que él tiene importante, ¿por qué? Porque crear tres, cuatro, cinco, grupos de trabajo, va a extorsionar la visión de esta comisión. Eso es lo que yo opino, pero evidentemente tengo que respetar siempre.

El señor PRESIDENTE.- Un interrupción lo ha permitido el congresista.

-Reasume la presidencia el señor Juan Carlos Eugenio Gonzales ardiles.

El señor SEGURA IZQUIERDO (FP).- No es que se demore tanto, si me permite, lo que pasa que ahí ya se puede recoger de experiencias en otros países. El único país que no regula la tarifa a través de la ordenanza de servicio, es en el Perú, después todas.

Entonces, solamente habría que hacer un *benchmarking**, de como ellos vienen trabajando para poder donde emplear, y además yo creo que toda comisión y también le doy la razón al congresista Mulder, y a usted, señor presidente, de que tenemos que ponerle fecha a los cumplimientos o metas a los grupos de trabajo.

De tal manera que sean proactivos y cumplan la misión y no esperar todo el año.

Yo creo que trimestralmente podríamos nosotros estar dando resultados de cómo vamos avanzando.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.- Gracias, congresista César Segura.

La congresista Foronda, por favor.

La señora FORONDA FARRO (FA).— A mí me parece interesante la propuesta, absolutamente de acuerdo que es necesario poner el énfasis en los plazos previstos.

Pero sería mucho más operativo traer la propuesta aquí, a la comisión, como proyecto de ley y operativizarla.

Yo creo que el tema del tiempo sea una condición para la conformación de un grupo de trabajo, sino más bien son temas específicos los que llevan a estos, sino perderíamos sentido como comisión.

Yo creo que tendría mucho más fuerza si fortalecemos tal como está planteada la propuesta del plan, y ahí ponemos los énfasis o las prioridades que se tienen que dar.

Independientemente se debe esto, cada congresista puede sin iniciativa legislativa sacar a la comisión y lo aprobamos.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, congresista Foronda.

¿Algún congresista más? Congresista Donayre.

El señor DONAYRE GOTZCH (APP).— Yo agradezco a los que no voy a decir que repiten el plato, porque suena feo.

Pero si necesitamos de gente como, mejor dicho el congresista Mauricio Mulder, porque nosotros como somos nuevos, quizás todavía estamos recién entrando en esta situación, como será, será así. Pero es importante.

Lo segundo, dentro de mi ignorancia como ver estos aspectos de consumidor, etcétera, pero veo que existe acá un conflicto de intereses entre el Estado, perdón, entre la empresa y los consumidores.

Pero existe acá, en el medio está el Estado, en la cual existe una tendencia del empresariado, de las empresas a que el Estado se cruce de brazos y no intervenga para que haga este libre juego del mercado.

Y respecto a esto que dijo el congresista Mauricio Mulder, el congresista Gilbert Violeta, llámesele comisión de trabajo, llámesele como sea, no es la razón del ser, sino es defender nosotros, a los consumidores, llámelo como lo llamemos.

Yo por ejemplo y cuando hablé de las entidades bancarias, disculpen ustedes, tanto es mi animadversión que yo lo único que tengo mi tarjeta de crédito es el del Banco de la Nación, donde recibo mi sueldo, mas no quiero saber. ¿Por qué? Porque escucho de todo el resto de la ciudadanía, el abuso y el atropello de que si se pasó un día, porque no pagó, le dan con todo y con palo.

He escuchado de otros, que al año tienen que renovar no sé qué tarjeta, por cien dólares. Entonces, independiente a todo eso, haya o no haya razones llamemos comisión o sub comisión, nosotros sí estoy que nos organicemos para poder servir en esta comisión. Le cedo antes de terminar al congresista Mauricio.

A través de usted, señor presidente.

El señor MULDER BEDOYA (PAP).— Presidente, entiendo en función de la Orden del Día que es el señor Rubio Guerrero, Superintendente de Transportes Terrestre, personas han sido invitado, no sé si se encuentra presente, probablemente que sí.

Este es tema, entonces, que está planteando el congresista Segura, que es un tema importante, y que creo que merece que la comisión lo determine, porque sea tipo de abusos que sucede en el transporte terrestre, lo vamos a tratar con el señor Rubio.

Entonces, yo propondría, presidente, que cualquier elemento de discusión alrededor de si, se forma un grupo de trabajo, no se forma o como se aborda el tema de evitar esos abusos, lo hagamos en el momento en que este esta persona, o después de haberlo escuchado, preguntando además a él, que responda a todas las preguntas y las interrogantes que el congresista Segura con toda precisión ha formulado ahora, y entonces ya tendremos un elemento de juicio mucho más certero.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Mulder.

Una pequeña intervención, congresista Castro, el congresista Heresi.

Tenemos invitados que están esperando hace 40 minutos, antes de cederle la palabra al congresista Heresi, quería proponerles algo, en la próxima sesión someter a votación el grupo los trabajo y aprobar también el plan de trabajo. Les parece bien, por favor, cosa que nos damos una semana de tiempo.

El señor DONAYRE GOTZCH (APP).— Para concluir nada más; porque me ha interrumpido acá. (3)

Pero yo, llamemos como lo llamemos, comisiones y comisiones no sé, pero tenemos que cumplir esa tarea de verdad.

Y estoy de acuerdo con todo, pero propongamos porque yo creo, y acá finalizo, esta comisión con el respeto que tienen las otras comisiones, de verdad, como dije anteriormente, quizás es la comisión que tiene el fin más noble, el fin más trascendente, importante que otras comisiones. Yo así yo lo considero.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Heresi, por favor; me ha pedido hace rato el uso de la palabra, discúlpeme por favor.

El señor HERESI CHICOMA (PPK).— Muchas gracias, presidente.

En el mismo sentido de la propuesta de la presidencia y de lo que señala el congresista Mulder.

Yo propondría que la próxima semana quienes tenemos interés de trabajar determinados temas, vayamos contactándonos con los congresistas con los que podamos constituir grupos de trabajo, de tal forma que se forme los grupos de trabajo ya con los equipos constituidos, y no vaya a ser que se forme un grupo de trabajo, y al final no tengamos a los congresistas que lo integren o el grupo de trabajo no sesione, y finalmente termine no haciéndose el trabajo que se forme.

En todo caso, yo quisiera pedir que se tenga presente, y que la presidencia lo tenga a bien. Hay un grupo de trabajo que creo que debiera formarse para ver los temas de los abusos de los centros educativos y universidades en cuanto a definición de pensiones y esas cosas, y después ya en sesión posterior, sustentaremos por qué.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias.

Congresista Gilbert Violeta, creo que usted desea intervenir.

Muchas gracias, congresista Violeta.

El señor .— Señor presidente, para pedir las excusas, se me está cruzando una comisión, por favor.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Violeta.

El señor VIOLETA LÓPEZ (PPK).— Solamente una sugerencia muy pequeña.

Esta referida a que hemos advertido que no se ha precisado adecuadamente el alcance de los grupos de trabajo, y la sugerencia es que los congresistas que creo que con justificada razón están promoviendo la implementación de algunos grupos de trabajo, coordinen en el transcurso de la semana con la asistencia técnica en la comisión, para que en la siguiente sesión podamos tener mejor definido y poder votar, porque si no vamos a hacer un poco en la misma situación.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, congresista Violeta; vamos a tomar, comentando con el secretario técnico que ya lo hemos tomado en cuenta su pedido.

Y esa parte, la última que usted ha expresado, vamos a sustentarlo técnicamente para la conformación de los grupos de trabajo.

Congresista Foronda, quería recordarles que ya nos están esperando, disculpe.

La señora FORONDA FARRO (FA).— Nada más, brevemente, porque me solicitaba su asesor técnico una mayor precisión sobre el pedido y le voy a hacer rapidísimo.

Lo que nosotros estamos hablando, es sobre el tema de La Oroya, y la prórroga que se está dando a la empresa como tal, lo que decimos es que esta prórroga no puede darse en las mismas condiciones en las que viene operando actualmente este complejo metalúrgico de La Oroya, porque se deberían incluir allí las condiciones ambientales y técnicas que pongan en funcionamiento este complejo, para que no afecte al medio ambiente y la salud de la gente.

Y allá hay, congresistas, un convenio internacional que es el Convenio de Basilea, en el cual impide que pueda importarse los concentrados que contienen metales pesados.

Por ejemplo, no deberían tener el 6% de arsénico que actualmente tiene, y esto tiene que ver directamente con los derechos que tiene la agenda.

Informamos de que esta comisión iba a abordar el tema de La Oroya, por eso lo pongo aquí, porque el día 24 se cumple el plazo que amplía esta prórroga, el funcionamiento de la fundición, congresistas.

Teniendo en cuenta que el próximo martes va a ser feriado, sería interesante por lo menos en un pronunciamiento al respecto, que les está afectando la salud a las personas.

Trasladando eso obviamente a la Comisión de Medio Ambiente, pero sí me gustaría ver ese tema como parte de un pedido en defensa de los derechos del consumidor en el caso de La Oroya.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, congresista Foronda.

Vamos a continuar con el segundo punto del Orden del Día, que es la visión general sobre la problemática de transporte terrestre, interprovincial y urbano, los accidentes de tránsito y propuestas de solución, multiplicidad enorme de autoridades que regulan el transporte urbano interprovincial.

Y también ver la opinión sobre la necesidad de una única autoridad de transporte terrestre.

Para eso invitamos al alcalde de Lima Metropolitana, señor Luis Castañeda Lossio, quien se ha dispensado de poder asistir el día de hoy, pero ha venido la señora Patricia Juárez, que es la gerente de la Municipalidad de Lima Metropolitana, y también ha venido el señor Héctor Rubio Guerrero, Superintendente de transportes terrestres de personas Sutran.

Vamos a darles las bienvenidas y vamos a suspender por un minuto la sesión.

—Se suspende la sesión.

—Se reanuda la sesión.

El señor PRESIDENTE.— Señores congresistas, a fin de poder tener una visión general sobre la problemática del transportes terrestre, interprovincial y urbano, los accidentes de tránsito y propuesta de solución, la multiplicidad de normas y autoridades que regula el transporte urbano interprovincial, y la opinión sobre la necesidad de una única autoridad de transporte terrestre, se ha invitado a exponer sobre estos temas al señor alcalde Luis Castañeda Lossio, Alcalde de Lima Metropolitana; y al doctor Rubio Guerrero, Superintendente de transporte terrestre de personas, carga y mercancías Sutran.

El señor alcalde de Lima ha dispensado su asistencia por razones de haber adquirido compromisos con antelación, en su reemplazo ha venido la señorita teniente alcaldesa, Patricia Juárez Gallegos; y vamos a escuchar primero, a la señorita Juárez Gallegos, inmediatamente después al doctor Rubio Guerrero.

Señora Patricia Juárez, tiene el uso de la palabra.

Muy buenos días, gracias por su asistencia.

La TENIENTE ALCALDESA DE LA MUNICIPALIDAD DE LIMA METROPOLITANA, señora Carmen Patricia Juárez Gallegos.— Muy buenos días, señor presidente y señores congresistas.

En primer término agradecer por la invitación de la comisión que nos permite a la Municipalidad Metropolitana de Lima exponer la problemática del transporte que es nuestro segundo eje estratégico más importante en la Municipalidad.

El primero es nuestra lucha contra la inseguridad ciudadana, y el segundo es el reordenamiento del tránsito y el transporte urbano.

Efectivamente como bien lo ha señalado el señor presidente, el alcalde de Lima recibió la invitación el día jueves pasado, y por tener ya algunos compromisos contraídos, nos ha designado para estar en esta importante comisión. Y me acompaña la presidenta de Pro Transportes, la doctora Roxana Rocha; y el gerente de transporte urbano, es el señor Álvaro Castro, que son tanto Pro Transportes, como la gerencia de transporte urbano, las dos entidades de la municipalidad de Lima que ven la problemática de todo el tránsito y transporte en la ciudad de Lima.

Quería comenzar mencionando que desde el año pasado, a comienzos del año pasado cuando el alcalde Castañeda asumió funciones, tuvimos contactos de manera permanente con el ex ministro de transportes, el señor José Gallardo, y se estableció más o menos abril del año 2015, a los pocos meses de haber asumido las gestiones el alcalde Castañeda.

Algunas tareas o algunas obras importantes que debería hacer la Municipalidad de Lima, con cargo a los recursos que el Ministerio de Transportes sería de transferir a la Municipalidad de Lima.

Estas cuatro obras de envergadura que tienen una repercusión directa en la solución de los problemas del tránsito en la ciudad de Lima, es uno, el corredor Naranjal, Chimpú Ocllo del Metropolitano; porque como todos sabemos, cuando el alcalde Castañeda culminó sus funciones en el año 2010, dejó el proyecto listo para culminar. Dejó el proyecto listo para que se culmine esa ampliación de Metropolitano hasta Carabayllo, recordemos que ahora culmina en la Estación Naranjal y se producen grandes problemas precisamente porque este corredor debe ir 10 kilómetros más hacia Carabayllo, este es una obra grande de envergadura que está más o menos aproximadamente en los 500 millones de soles.

Luego, la segunda obra que se consensó con el ministro de transportes de aquella época, es la antigua Panamericana Sur, que va a permitir vincular a los distritos de Chorrillos, Villa María del Triunfo y Villa El Salvador, constituyendo una alternativa, una par vial a la Panamericana sur.

Luego la otra obra que se pactó, que se consensó con el ministro de transportes, fue la interconexión estación central, estación Grau del metro, y hundimiento de la avenida Grau, para hacer la interconexión; para poder vincular la línea uno del metro, con la estación central del metropolitano, beneficiando el desplazamiento de los pobladores de Villa El Salvador, hasta Carabayllo y viceversa.

Luego la otra obra de gran envergadura fue la avenida Pachacútec, que permitiría vincular a los distritos de Villa María del Triunfo con San Juan de Miraflores, e integrarlos al uso de la Panamericana Sur.

Estos acuerdos, este consenso, estas negociaciones que se dieron con el Ministerio de Transportes, culminaron en la aprobación con un acuerdo de consejo del Convenio Marco de Cooperación Interinstitucional entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Municipalidad de Metropolitana de Lima, que se suscribió entre el alcalde y el ministro de transportes. Se aprobó en mayo del año 2015 y se suscribió también en mayo del año 2015.

Lo cierto es que a pesar de las múltiples conversaciones y las múltiples reuniones y requerimientos que ha hecho la Municipalidad Metropolitana de Lima, este convenio marco no ha sido cumplido, es más, se refirió al ministro Gallardo, que ha solicitado de la manera más cordial y formal que se cumpla, porque son obras que más o menos involucran a más de mil millones de soles, y esto es imposible asumir por parte de la Municipalidad Metropolitana de Lima.

Ya con este gobierno se han iniciado las conversaciones con el Ministerio de Transportes, y se ha requerido el cumplimiento de este convenio marco de cooperación, y en este momento hemos cursado oficios a la viceministra de transportes, se han reunido la presidenta del Pro Transporte con la viceministra de transportes, y estamos solicitando que se le de atención prioritaria a estas obras que son las que van a aliviar dentro del contexto de lo que es infraestructura, van a solucionar los problemas del transporte en nuestro en nuestra ciudad.

Está presente la doctora Roxana Rocha, y quería solicitar la autorización, señor presidente, para que la señora Roxana Rocha pueda hacer la exposición sobre (4) la problemática, el diagnóstico, el análisis que tenemos y las soluciones que está planteando la Municipalidad Metropolitana de Lima.

El señor PRESIDENTE.— Tiene la palabra...

La señora FORONDA FARRO (FA).— Perdón, señor presidente, una interrupción.

El señor PRESIDENTE.— Sí, congresista.

La señora FORONDA FARRO (FA).— Para poderle dar seguimiento a la presentación, nos gustaría a través suyo pedirle a su asistente, que nos entregue las copias del material que ha sido repartido a otros congresistas.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, congresista Foronda.

Le están sacando copia ahorita, porque yo tampoco tengo. Vamos a esperar unos cinco minutitos.

Congresista Salaverry, muchas gracias.

Tiene la palabra, la doctora Rocha.

La PRESIDENTA DE PROTRANSPORTE, doctora Roxana Rocha Gallegos.-

Muy buenos días, señor presidente, señores congresistas.

Efectivamente, aludiendo a la invitación que se nos ha formulado esta distinguida comisión, vamos a empezar dando a conocer cuáles son las políticas de transporte que tiene hoy día la ciudad de Lima. Y empezaremos dando a conocer, cuál es la situación actual de Lima Metropolitana.

Lima Metropolitana actualmente tiene un área de 2670.40 kilómetros cuadrados, una población estimada al 30 de junio del 2015, de 9 904 727 habitantes, una densidad poblacional de 3331 habitantes por kilómetro cuadrado; y las rutas convencionales o llamadas del servicio al transporte regular son 352 rutas activas, que dan un total de 15 555 vehículos. En este número no están considerados los buses del metropolitano.

La evolución de viajes que ha tenido Lima Metropolitana. Hoy día se realizan 12 millones de viajes al día. La población utiliza mayormente el transporte público.

En una encuesta hecha por el Observatorio "Lima Cómo Vamos", el 71% de la población utiliza mayormente este transporte; y cómo se realiza este dimensionamiento a nivel de los modos de viaje, el 60.5% de vehículos privados moviliza al 12% de la población, valga decir que los vehículos particulares es lo que predomina en nuestro parque automotor. 4.3% de vehículos del transporte público moviliza al 62% de la población; 26.2% son vehículos de carga o mercancías, que movilizan entre Lima y Callao; y el 26% de la población camina o usa bicicleta; en ese porcentaje predomina el peatón, que es el que camina más en las vías.

Estos lineamientos de políticas que lo hemos desglosado en dos: El tema del sistema integrado de transporte y en el sistema integrado del tránsito.

Cuáles son estas políticas que venimos implementando en la ciudad. En primer lugar, la racionalización de la oferta, hoy día tenemos una sobre oferta de vehículos en el transporte y es por ello que se debe el famoso correteo o guerras del centavo entre los mismos transportistas.

Y, para ello lo estamos combatiendo con el sistema del transporte masivo, es por eso que nuestra segunda política es la priorización del sistema masivo, hoy día tenemos el Metropolitano, que atiende a 700 000 usuarios por día y a los corredores complementarios que llegan a los 600 000 pasajeros por día. Tenemos ahí buses de 12 metros y buses articulados de 18 metros.

La estabilidad jurídica de los operadores. Protransporte hoy día tiene 25 contratos de concesión, de los cuales cuatro son de los concesionarios de los buses del Metropolitano y el diferencial son de los buses de los corredores complementarios.

Es verdad que nosotros heredamos estos contratos de concesión de los corredores complementarios al margen de la ley, pues no tenían la opinión favorable del MEF, desde el punto de vista de forma y desde el punto de vista de fondo no eran autosostenibles, sino eran cofinanciados.

Ante esa situación, el señor alcalde, fue en esa oportunidad que increpó y solicitó al ministro de turno, el señor Alonso del Ministerio de Economía, para darle solución al ordenamiento del transporte. Producto de eso es que fueron arreglados o regularizados estos contratos con una serie de estudios que se nos hizo llegar, estudios demanda, estudios de corridas económicas, pues todos los contratos que habíamos heredado, que eran 24, no tenían esos estudios y no eran, y ya lo había dicho el mismo ministerio, no eran autosostenibles y no cofinanciados, producto de ello tenían 139 observaciones que la tuvimos que levantar para poder formular las adendas; y obviamente, no solamente por un tema de forma, sino de fondo, las fórmulas económicas que tenían esos contratos hacían que podría hacer quebrar no solamente a Protransporte sino a la municipalidad, porque definitivamente le creaba muchísimas acreencias.

En el cuarto de los lineamientos, dentro de la implementación del Sistema Integrado de Transporte, tenemos el fortalecimiento de la infraestructura de transporte, este es uno de los ejes muy importantes, hoy día la municipalidad viene haciendo una serie de obras, viaductos, pasos a desniveles que necesita la ciudad, tanto en Lima norte como en Lima sur.

Contar con un servicio de calidad seguro y moderno, pues este es el Sistema Integrado de Transporte, el Sistema Integrado de Transporte nació con el doctor Castañeda en el año 2005, con la Ordenanza 954, que se llamaba Sistema Metropolitano de Transporte y ahí se había creado las nueve cuencas o ejes viales. La primera fue el corredor vitrina, el Metropolitano, que hoy día tiene 35 estaciones, y venían ocho más, pero cuando ya regresa, cuando entró la gestión pasada, decidió no ser corredores segregados, sino ser corredores exclusivos, pero mixtos, y producto de eso se crean los cinco corredores del corredor complementario.

En esa continuidad estamos, que tenemos que integrar tanto el Metropolitano con los corredores complementarios, que hoy día de los cinco, tres ya están en un proceso de implementación.

Y finalmente, en el tema del Sistema Integrado de Transporte, tolerancia cero a la informalidad, pues con la última ordenanza la 1974, se ha endurecido las sanciones y eso nos va a permitir realmente cumplir con esta política y producto de ello todos los días existen operativos en los distintos ejes o cuencas o vías de la metrópoli.

En la materia de tránsito tenemos, lo primero es la gestión semafórica integral de la ciudad. Tenemos al respecto una iniciativa privada que se viene presentando, no obstante que la iniciativa privada que fue presentada a principios de enero de 2015 fue desestimada por Proinversión, fue lastimoso para la ciudad que una obra de tal envergadura que ponían 2500 intersecciones, hacían 10 obras a la ciudad, fuera desestimada por Proinversión.

No obstante ello, nosotros hemos comenzado a trabajar el primer cuadrante de la ciudad para implementar todo el sistema integrado de semaforización, y en esta ocasión nuevamente en

este año, la iniciativa privada se ha vuelto a presentar y esperamos que en esta oportunidad sí Proinversión sea analizada y sea aceptada por el bien de la ciudad.

El segundo aspecto de fiscalización electrónica de tránsito. Efectivamente, ya tenemos con la ordenanza que ha salido hace días atrás, vamos a poder trabajar la imposición de papeletas de tránsito a través de una fiscalización en gabinete y eso se va a ir explicando con un mayor detalle por el gerente de transporte urbano.

Debemos tener una articulación con la Policía Nacional, no obstante a raíz de que se eliminó el 2x1 en el caso de el Metropolitano teníamos 87 policías diariamente para el Metropolitano, hoy días los tenemos solo siete, siete que van a las ocho de la mañana cuando ya pasó las horas puntas, porque en las horas puntas el Metropolitano, entre seis y nueve de la mañana, desplaza 56 000 pasajeros.

Entonces, definitivamente, casi estamos solos en el tema de tránsito y sí tenemos los apoyos en los operativos, pero quisiéramos que realmente la policía de tránsito esté de la mano con la municipalidad, trabajando no solo en los operativos, sino en el día a día en la gestión del tránsito.

Reducción de la accidentalidad. Efectivamente, ya lo va a exponer el gerente, hay tres puntos importantes en este aspecto, básicamente la accidentalidad se da por exceso de velocidad, también por casos de ebriedad, imprudencia del peatón y ante esa situación estamos haciendo una serie de campañas en materia de seguridad vial, que se van a explicar.

Cómo combatir esta problemática del transporte, cómo combatir la congestión vehicular, el maltrato al usuario y los accidentes de tránsito, entrando un poco más al detalle con los sistemas de transporte masivo, estamos privilegiando el transporte masivo, ordenado, moderno y seguro.

En estos grandes ejes, el Metropolitano es uno que tiene..., es el sistema masivo ícono de la ciudad, como bien lo he dicho, Naranjal nomás que es la estación principal solamente tiene 101 000 usuarios por día, saliendo 56 000 en la mañana. Tiene dos estaciones terminales, Naranjal y Matellini, pero a su vez este Metropolitano tiene que integrarse con el sistema que ya se ha dicho, los corredores complementarios, que tiene cuatro patas de la mesa, es una unidad de recargo, un centro de gestión de control, un transporte de pasajeros y un fideicomiso.

Todo ello tenemos que llevarlo a un sistema de recaudo electrónico, adónde apuntamos, que el pasajero usualmente no llega..., como hoy día el Metropolitano, usa una tarjeta, valida su pasaje y lo recarga, queremos que ese mismo sistema se implemente en los cinco corredores complementarios y haya una tarifa integrada con el Metropolitano.

Cuáles son las ventajas de este transporte masivo. Tenemos menor cantidad de vehículos en las vías. Efectivamente, hoy día un vehículo de 12 metros y un articulado puede sustituir a dos o tres combis...

Por favor, si nos pueden seguir con la exposición.

Cuáles son las ventajas del transporte masivo. Menor cantidad de vehículos en las vías, es lo que se viene dando, ya se ha retirado una cantidad importante en flota de menor capacidad, sustituyendo los buses de 12 metros por los *coasters* y por las llamadas combis.

Reducción del tiempo de viaje, mejorando la fluidez vehicular. Efectivamente, por ejemplo, en el caso de el Metropolitano, tenemos vías segregadas y su velocidad es más o menos entre el 24 y 29 kilómetros por hora. Y en el caso de los corredores complementarios, dados que son vías mixtas, estamos tendiendo a hacer un sistema de coneos* para que entre el bus y no se quede en el tráfico, por el contrario, si eso pasa se atrasa todas las frecuencias y no llegan oportunamente a atender al usuario. Queremos llegar a ser vías semisegregadas.

Mejor servicio al usuario. Eso lo vamos a obtener con el sistema de recaudo electrónico.

Un programa de chatarreo, que ya lo venimos implementando desde que nació el COSAC, hemos chatarreado más o menos más de 3000 vehículos, 4000 yo diría ya redondeando, pero eso es producto del sistema del COSAC sale los flujos para poder implementar el sistema de chatarreo.

Yo quisiera comentarles que dado que esto es voluntario, muchos de los transportistas no se dan voluntariamente a este chatarreo, porque pretenden que la vida de su bus llegue al extremo, o sea, a que se le dé de baja. Y justamente la idea de chatarrear no es que llegue a darse de baja, porque ya ese vehículo cuando está de baja es inservible, llegó a los 26 años o 27 años cuando ya la ley le dice, ya no sirve. Lo que estamos pretendiendo es que antes que llegue a ese año extremo, voluntariamente se acerque, sin embargo, son sumamente difíciles de convencerlos a que lleguen, porque están siempre en la esperanza de explotar su vehículo lo más que se pueda, y además, no son empresas, son propietarios y a su vez como única herramienta de trabajo pretenden no solo hacerlo acá, sino llevar el bus viejo, antiguo, que no sirve, a otros lados que no sea Lima.

El uso de combustible menos contaminante, ya lo venimos haciendo con el COSAC con el Metropolitano, fuimos los primeros en sacar buses GNV y básicamente tenemos una integración física, operacional, tarifaria, comunicacional y de servicios, que es lo que nosotros nos interesa en este Sistema Integrado de Transporte.

En la siguiente lámina van a ver cuáles son esas cinco cuencas, que unen a estos cinco corredores complementarios, que son la de Panamericana Sur, **(5)** que es una cuenca importantísima de 60 kilómetros, que va desde Puente Piedra hasta Villa El Salvador y va a atender a más de un millón de pasajeros por día. Esa es una de las tareas pendientes que vamos a sacar en Protransporte.

Igualmente la de Carretera Central, que tiene 24 kilómetros de recorrido, que va desde Chosica hasta el Cercado de Lima.

Tenemos el de Próceres de la Independencia, que ya sacamos en parte el Corredor San Juan de Lurigancho, que tiene una longitud de 22 kilómetros, Tacna-Garcilaso-Arequipa, que ya está implementado, que tiene 11 kilómetros de longitud y el Corredor Javier Prado que tiene 18 kilómetros, que va desde la avenida La Marina con Faucett, límite pasando Javier Prado Prolongación llegar hasta La Molina.

Estos cinco corredores tienen que tener un centro de gestión centralizado, en eso estamos trabajando porque efectivamente dentro de nuestro programa es sacar en el último trimestre de este año, los corredores que faltan y los paquetes de servicios que se han quedado pendientes en alguno de ellos, y el sistema de recaudo propiamente dicho.

En esta visión general, si son 12 millones de viaje por día, el sistema de transporte masivo al 2018 va llegar al 50%, o sea, va a dar servicio a 6 085 789 usuarios, en una cantidad de flota de 5889 buses entre 12 y 18 metros, eso va aliviar muchísimo y va a ordenar el transporte, teniendo el 50% en buses del sistema de transporte masivo y el otro 50% en buses en rutas de aproximación, de integración, de interconexión, que es el servicio de transporte regular, de la cual nosotros estamos trabajando.

Efectivamente, el convenio, ya lo explicó la doctora Juárez, existen cuatro proyectos de tremenda envergadura, que van a seguir aliviando el transporte.

Dos de ellos son: Primero, la interconexión desde la estación central hasta la línea 1 del Metro en la avenida Aviación, son más o menos cuatro kilómetros, cinco estaciones, transportan a más de 300 000 pasajeros, eso es un ramal de la cual hoy día tendríamos que darle la prioridad y ese es el compromiso del actual ministro de Transportes para con la ciudad, de dotar de los recursos, Lima no tiene recursos, Lima tiene un presupuesto aproximadamente de 300 millones de dólares, que es el último en la región a nivel de toda América del Sur, por lo tanto, darle viabilidad a este tipo de obras va a ser muy bueno para la ciudad en materia de transporte.

Igualmente con el Metropolitano, el Metropolitano hoy día llega hasta Naranjal, necesitamos crecer en 10.5 kilómetros, llegar hasta Carabayllo, esos son 350 000 pasajeros más, 17 estaciones, cinco servicios expresos regulares y semiexpresos y más buses, 100 buses más para dar el servicio. Hoy día el cono norte está bastante saturado, pues vienen gente de Puente Piedra, Ancón, Comas, Carabayllo, Independencia, San Martín de Porras, todos se desplazan hacia el centro de Lima o al centro financiero que está en Canaval y Moreyra.

Dos obras de tremenda importancia, que hay un compromiso por parte del ministerio de entregarlos al igual que el mejoramiento de la vía antigua de Panamericana Sur, que son cuatro tramos, uno cinco distritos y se integran con la actual Panamericana.

Y, la cuarta obra, sería el mejoramiento de la infraestructura vial y peatonal de la avenida Héroe, Avenida Pachacútec, que esa es otra de las obras de integración que también se va a

interconectar con la Panamericana y que une tres distritos, donde se haría pavimentación, semaforización, hoy día que la población lo viene reclamando.

Por lo tanto, sí requerimos de todas maneras que se cumpla con el convenio suscrito por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, firmado en mayo del 2015.

En materia de tránsito, le dejo el uso de la palabra a Álvaro Castro, gerente de Transporte Urbano.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Tiene la palabra el gerente de Transporte Urbano, el señor Álvaro Castro.

EL GERENTE DE TRANSPORTE URBANO DE LA MUNICIPALIDAD DE LIMA, señor Álvaro Castro Guzmán.— Muy buenos días con todos, señor presidente, señores congresistas.

En cuanto a gestión de tránsito. Actualmente la Municipalidad de Lima viene desarrollando un sistema de semaforización integral, esto implica la conexión paulatina vía fibra óptica de todos los semáforos a un centro de control y monitoreo, que la Municipalidad de Lima ya tiene instalado para la gestión del tránsito.

A través de estos sistemas, junto con las cámaras de tránsito, las cámaras de seguridad vial, vamos a poder observar no solamente el estado actual de las vías y la congestión para poder realizar acciones inmediatas en descongestionar ciertos puntos neurálgicos, sino también vamos a poder realizar la fiscalización electrónica de tránsito a través de estos mismos medios, a través de las cámaras.

Asimismo, actualmente Lima cuenta con 1242 intersecciones semaforizadas, de estas 1242 intersecciones semaforizadas nosotros venimos desarrollando actualmente programas de trabajo, que nos permiten tener vías que están dando soluciones a vías que ya están por materia de infraestructura en un nivel de colapso, en muchos casos se puede observar que la vía Arenales, la vía Petit Thouars son avenidas que pueden dar soluciones, no de velocidad, pero sí de descongestión respecto de vías como Paseo de la República, que en horas puntas llega a colapsar. Y esto con un sistema semaforizado integrado y conectado como es el que se tiene actualmente, nos permite dar sistemas de ola verde que aligerarían la congestión vehicular en vías y en ejes viales de alta congestión.

Asimismo, la Municipalidad de Lima a través de la gerencia de Transporte Urbano y el Programa de Transporte No Motorizado, venimos desarrollando un sinnúmero de programas buscando incentivar el uso de otros medios y del transporte multimodal, otros medios como realizar movilidad a través de bicicleta, esta movilidad puede darse en programas como "A trabajar en Bici", "Al Cole en Bici", "El Ciclo día", toda la avenida Arequipa está disponible los días domingos para que puedan ser utilizados, no solamente como vía recreativa, sino como una vía exclusiva de transporte.

Además de esto, tenemos otros programas que lo que buscan es incentivar y acercar estos medios alternativos de transporte eco amigables al público usuario.

Dentro de este sistema de integración multimodal de transporte, se está buscando integrar los 165 kilómetros de ciclovías existentes en red, lo cual nos daría una cantidad mayor de ciclovías, estas serían ya 200 kilómetros de ciclovías dentro de la ciudad y se estarían estas ciclovías articulando con los principales sistemas de transporte público masivo, como son los corredores, como es el Metropolitano. Además de la implementación de infraestructura para el intercambio modal, que serían estacionamientos de bicicletas.

En cuanto a la problemática del maltrato al usuario. Eso es algo que nosotros estamos prestándole mucha atención en la Gerencia de Transporte Urbano.

Actualmente podemos observar que dentro de la problemática existe el maltrato a los pasajeros y este maltrato a los pasajeros se puede dar de distintas formas, un vehículo que al momento de que el pasajeros está ascendiendo avanza o al momento de que está bajando también avanza o frena o avanza intempestivamente, antes de que el pasajero pueda posesionarse dentro del vehículo, puede ocasionar accidentes.

No recoger pasajeros en los paraderos o negarse a recogerlos por una cuestión de no querer respetar los pasajes diferenciados, como es el pasaje universitario o el pasaje escolar, no respetar los asientos preferenciales, no completar la ruta autorizada y no llegar a satisfacer la necesidad de viaje de la población, además de realizar competencias de velocidad para pelearse por pasajeros que es el famoso correteo, es una problemática de todos los días que nosotros estamos buscando solucionar.

Y, cómo la vamos a solucionar, primero tenemos que racionalizar el servicio para evitar más correteos en las vías y este proceso de racionalización se viene llevando desde la Ordenanza 1876, antes del 30 de junio del año 2015, en Lima existían 398 rutas, con casi 20 000 vehículos habilitados y 295 empresas autorizadas, dentro de este proceso de racionalización al 30 de junio del 2016, contamos con 352 rutas y 15 500 vehículos autorizados, casi 5000 vehículos menos de las vías de Lima para evitar problemas de congestión y para evitar el correteo, la pelea y la pugna por tener pasajeros.

Dentro del detalle de flota que actualmente se encuentra en la ciudad, se puede observar en las diapositivas, que se han aumentado las proporciones de vehículos de nueve metros que son los microbús y de 12 metros que son los ómnibus frente a la camioneta rural, que era anteriormente una tipología predominante en la ciudad.

En Lima Metropolitana casi ya no se ven combis y eso es algo con lo cual estamos terminando, queremos terminar el trabajo de la erradicación de este tipo de vehículos, porque las ciudades modernas no deberían tener este tipo de unidades prestando servicio de transporte.

Además de esas acciones de racionalización, estamos realizando acciones de control y fiscalización estratégicas. Hemos desarrollado no solamente acciones de fiscalización en campo, sino que estamos realizando también acciones de fiscalización en gabinete y acciones de fiscalización preventivas.

¿Qué nos referimos a acciones de fiscalización preventivas?, estamos verificando desde gabinete todas las condiciones de operatividad de los vehículos, verificar que todos los vehículos que están autorizados y habilitados para prestar servicio, cuentan con todos los documentos en regla y en caso de que no contaran con alguno de ellos se les está notificando sin que ello implique una sanción, para que sencillamente cumplan con corregir estas conductas.

De la misma forma, si es que no lo han hecho en campo, desplegamos una serie de estrategias de fiscalización, como anillos de control, operaciones estratégicas inopinadas, lo cual nos ha permitido tener un menor índice de fugas en fiscalización, una fiscalización mucho más puntual, efectiva, objetiva y orientada no solamente en aspectos punitivos, sino estamos orientándonos nuevamente a mejorar la calidad de servicio.

Como parte de las acciones de control, hemos tenido un alza bastante importante en lo que respecta al retiro de vehículos de las vías, retiro de vehículos infractores, con la aplicación de medidas preventivas, retiro de vehículos que están obsoletos para prestar servicio de transporte.

A inicios del año se sacó un dispositivo que aquellos vehículos que superaban de antigüedad el año 1986, es decir, que sean antiguos a este año, ya no deberían estar prestando servicio y fueron eliminados automáticamente del sistema, estos vehículos ya no pueden registrarse en ninguna empresa de transporte y no deberían de estar prestando servicio. Si los encontramos en la calle esos vehículos son internados inmediatamente al depósito y se les impone la sanción respectiva, que es la sanción por no contar con una autorización para la prestación del servicio que asciende a 15 800 soles y el internamiento de la unidad.

Podemos observar que en el año 2015, todo el año 2015, se internaron antes de la Ordenanza 1878 de racionalización y ordenamiento de transporte, 721 vehículos, entre enero y abril.

Después de la publicación de la ordenanza, entre mayo a diciembre, se internaron 7594 vehículos, en este año 2016, hasta antes de la publicación de la Ordenanza 1974, hemos incrementado esa cantidad de vehículos a 12 984 unidades vehiculares retiradas de las vías, en aplicación de medidas preventivas.

Asimismo, estamos realizando acciones articuladas mediante convenios. Actualmente tenemos 30 convenios con municipalidades distritales y la homologación del personal fiscalizador, inspectores de tránsito de estas municipalidades distritales para que se unan a la fuerza de transporte de GTU, de esta forma se está realizando la fiscalización en ejes viales de forma articulada, sistémica y orgánica y nos está permitiendo tener una mejor control de las vías, con esto vamos a poder mantener

no solamente un sistema más ordenado, sino un sistema mucho más eficiente con vehículos que no expongan la seguridad de los pasajeros.

Dentro del ordenamiento de transporte regular, la Gerencia de Transporte Urbano a través de la Subgerencia de Estudios de Transporte y Tránsito viene desarrollando un estudio de embarque y desembarque, este estudio de embarque y desembarque nos va a permitir determinar la real oferta y demanda de viaje de pasajeros por ruta, establecer el número de flotas requerida por cada una de las rutas, definir la permanencia técnica de las rutas dependiendo de la implementación de distintos medios masivos, como son los corredores, establecer la tipología vehicular de cada una de las rutas, en algunos por condiciones de infraestructura serían vehículos de nueve metros, en otros serían vehículos de 12 metros.

Determinar además también los datos técnicos de operación de las rutas, la frecuencia con la que deben de salir, el recorrido que deben de tener, el establecimiento de paraderos para que tengamos un **(6)** sistema ordenado, las zonas de estacionamiento para que no se vean casos como los estacionamientos de vehículos en parques o en zonas de la ciudad.

Además, actualmente estamos dentro del diseño operacional de producto de estudio de embarque y desembarque, lo cual nos permitirá la integración al sistema de transporte de Lima de forma organizada.

Además de esto, tenemos la problemática del diseño de suministro de servicios de carga hacia la ciudad. Actualmente Lima es una vía de tránsito hacia el puerto del Callao para aquellas unidades de transporte de carga que vienen de la zona centro del país a través de la Carretera Central y de la zona sur del país a través de la carretera Panamericana Norte.

Esto lo que ocasiona es que se congestione la vía de Evitamiento y todo esto genera también la destrucción de pistas y puentes.

Siguiente.

Dentro de las líneas de trabajo para estas problemáticas, se están desarrollando estudios sobre corredores logísticos, la zonificación de las zonas logísticas adecuadas, la propuesta de rutas de distribución logística y la restricción vial consensuada.

Con relación a la problemática de accidentes de tránsito. Podemos observar en esta diapositiva, la mayor cantidad de distritos con mayor accidente de tránsito fatales durante el año 2015, de acuerdo a lo presentado por el Consejo Nacional de Seguridad Vial.

Podemos observar que el distrito de Comas, Lurín, Puente Piedra y Villa María del Triunfo son los cuatro distritos con mayor cantidad de accidentes de tránsito fatales.

La Municipalidad de Lima recibe también la información del mismo Consejo Nacional de Seguridad Vial, para ver cuáles son las causas de estos accidentes de tránsito y podemos observar que la

mayoría de ellos implica el exceso de velocidad, la ebriedad del conductor y la imprudencia del conductor.

Ante estas situaciones, ¿qué se vienen realizando? Podemos observar aquí algunas conductas imprudentes de los usuarios de las vías y las acciones adoptadas. Incrementamos los operativos de fiscalización, estamos articulando con las municipalidades distritales y con la Policía Nacional para acciones en conjunto, realizamos campañas de seguridad vial, el alcalde tiene una política de mejoramiento de infraestructura vial que ya es conocida por todos y se está realizando control de velocidad a cargo de la PNP y la Gerencia de Transporte Urbano ha promovido y la municipalidad ha aprobado la Ordenanza 1974, recientemente publicada hace 10 días.

La Ordenanza 1974, permite la inhabilitación definitiva a aquellos conductores que ocasionen accidentes de tránsito, que presten servicio en estado de ebriedad y que agredan físicamente a la autoridad, es decir, que no respeten a las autoridades que están en la vía realizando los controles.

Esto directamente está orientado a satisfacer la necesidad de control en los puntos que se señala de acuerdo al Consejo de Seguridad Vial, como el análisis de las causas de accidentes de tránsito.

Además de esto, se va a poder aplicar la medida preventiva de retención de licencia de conducir a los conductores en caso de accidentes de tránsito, competencias de velocidad o correteos que exponen la seguridad de los pasajeros del vehículo, la agresión a la autoridad, el maltrato a los pasajeros, negarse a recoger pasajeros estudiantes, personas con discapacidad, universitarios, pasajes diferenciados por no querer cobrar un pasaje distinto.

Esto también implica la suspensión de las empresas en caso de que cuenten con unidades que prestan servicio cuyos conductores tengan licencia de conducir inhabilitada o suspendida, no cuenten con licencia de conducir o que la licencia de conducir no corresponda al tipo de vehículo que conducen. Entiéndase que una licencia A1 de un auto no es igual que una licencia especial como es la categoría A3A o A3C para ómnibus.

Además, también aquellos conductores que hayan superado los 100 puntos...

El señor PRESIDENTE.— Perdón, señor gerente, tiene dos minutos para concluir, por favor.

El GERENTE DE TRANSPORTE URBANO DE LA MUNICIPALIDAD DE LIMA, señor Álvaro Castro Guzmán.— Nos acercamos a la conclusión, presidente. Muchas gracias.

Además de esto, se van a suspender a las empresas que no cumplan con la ruta autorizada, se va a suspender a las empresas que utilicen la vía pública como zonas de estacionamiento y que no se respeten los pases libres.

Dentro del problema de accidentalidad, la Municipalidad de Lima viene desarrollando campañas de civilización tanto a estudiantes como peatones.

Pasamos a la competencia normativa de tránsito y transporte terrestre, que era uno de los aspectos por los cuales se ha convocado a las autoridades el día de hoy.

La Ley General de Transporte de Tránsito Terrestre, la Ley 27181, prevé una escala normativa y esta escala normativa parte de políticas nacionales que están contenidas dentro de los reglamentos nacionales emitidos por el Ministerio de Transportes.

Luego, las municipalidades provinciales, en el caso de la Municipalidad de Lima, son competentes para regular complementariamente y de acuerdo a su realidad sobre los reglamentos nacionales, aspectos que sean necesarios para mejorar la problemática de una determinada zona, en este caso de la Municipalidad de Lima.

Además, Indecopi también es un ente normativo, que emite o promueve normativa orientada al usuario, a la satisfacción de las necesidades del usuario.

En todo caso, como se puede observar, dentro de la misma escala y la jerarquía normativa que existe y que está contemplada en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, las municipalidades provinciales pueden regular complementariamente las normas nacionales, pero esta normativa complementaria no se sale del marco de la norma nacional, en consecuencia no habría ningún tipo de incompatibilidad dentro de las normas que emiten las municipalidades provinciales con los reglamentos nacionales y la normativa de atención al usuario.

Y, por último, respecto a la conceptualización de la autoridad de transporte terrestre, en este caso nosotros desde un punto de vista de municipalidad provincial, consideramos que debe ser para Lima y Callao, debe ser un organismo técnico especializado, debería estar presidido por Lima Metropolitana, atendiendo la proporcionalidad de la población y extensión territorial, deberá ser el ente rector del régimen especial para la gestión común de movilidad y el transporte en el área urbana, además del creador de condiciones que permitan el desarrollo integral y la mejora de la calidad de vida de la población de ambas provincias. Además de ser la autoridad competente para normar, regular, planificar, gestionar y fiscalizar los servicios de transporte interconectado de ambas ciudades.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Gracias. Agradecemos a la señora Patricia Juárez, teniente alcaldesa de Lima Metropolitana, a la doctora Rocha y al doctor Álvaro Castro de la Gerencia de Transporte Urbano de Lima. Les damos las gracias por su exposición.

Y, seguidamente dejamos en el uso de la palabra al doctor Héctor Rubio Guerrero.

El JEFE DE LA SUTRAN, doctor Héctor Rubio Guerrero.- Buenos días, señor presidente de la comisión; señores congresistas, gracias por la invitación; y a mí me toca, he asistido para presentar..., responder los tres puntos que han señalado en la invitación, vinculados a la problemática del transporte terrestre, la necesidad de una autoridad única de transporte y también el tema vinculado a los accidentes de tránsito.

Voy a tener la presentación de aproximadamente 20 minutos. Le pediría, por favor, también que me permita pasar un video explicativo que toma cinco minutos y trataré de responder durante esta presentación las tres líneas de trabajo que han planteado.

El contenido de la presentación, implica la definición del marco normativo y las autoridades competentes, es importante tener esto en cuenta complementando lo que ya estuvo señalando el doctor Álvaro Castro, el gerente de GTU. De ahí las competencias de la Sutran en materia de transporte terrestre, la problemática en sí del servicio de transporte, el análisis de accidentes de tránsito en carreteras desde el 2014 hasta enero y junio de 2016 y algunas propuestas a corto plazo que se puedan implementar desde el ámbito de competencia de la Sutran.

Primero que nada hay que definir que en la Ley General de Transporte Terrestre se hace una definición importante, hay que hacer una gran diferencia entre tránsito, que es la circulación y desplazamiento de personas y vehículos en vías terrestres, y servicios de transporte, que viene a ser la actividad económica que implica el desplazamiento de personas y mercancías.

Asimismo, todo parte de la Ley General de Transporte Terrestre que data del año 1999. Aquí se reglamentan dos tipos de temas relacionados, unos con lo que es el transporte y tránsito y el otro vinculado a lo que infraestructura de transporte terrestre.

Cabe señalar que esta norma ya tiene bastantes años, desde el 99, y en algunos casos amerita ser modificada, es más, ha quedado en algunos casos obsoleta, tanto así que por ejemplo, no recoge algo tan básico como la declaración de servicio público del transporte. Esto es importante desde el punto de vista de los consumidores y usuarios, porque declarando como servicio público el transporte podemos ya exigir una serie de obligaciones y beneficios también para los usuarios del servicio, esto en la actualidad no se ha dado.

Asimismo, en el caso de Sutran, Sutran no está considerado dentro de esta ley, Sutran ingresa como ente fiscalizador, en virtud de otra ley posterior.

El marco normativo que regula la Ley General de Transporte, se complementa en general con una serie de decretos supremos que regulan distintos temas vinculados a la prestación de servicios de transporte. Tenemos el Reglamento Nacional de Administración de Transporte que regula todas las condiciones de operación como tal; el Código de Tránsito; el Reglamento Nacional de Vehículos que fija todas las condiciones que tienen que cumplir los vehículos; el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y SOAT como su nombre lo dice, está

vinculado a todo lo que tiene que ver con la regulación del SOAT y los seguros; el Reglamento Nacional de Licencias de Conducir; el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares; el Reglamento Nacional de Placa Única de Rodaje y el Reglamento Nacional de Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos. Estos son mayormente casi todo el marco normativo que regula el sector transporte.

Respecto al tema de autoridades competentes, como señalaba anteriormente, dentro de estas normas se reconocen como autoridades competentes en materia de transporte, en función de sus competencias, al Ministerio de Transportes, que viene a ser el ente rector, es el que define las políticas de cómo se lleva a cabo el servicio, el funcionamiento del transporte en el sector.

Los gobiernos regionales que reglamentan dentro de su ámbito de competencia, al igual que los gobiernos locales, el Indecopi que vigila lo que es la idoneidad del servicio que se brinda a los consumidores, la Policía Nacional que fiscaliza lo que es tránsito, y asimismo también sirve de apoyo a la fuerza pública; y finalmente la Sutran, que es incluido en función de la Ley que crea la Sutran como tal.

En este cuadro se precisa de una manera más breve las principales funciones que cumplen esas entidades. Esto es importante porque tenemos que tener claro qué entidad es competente para qué, no siempre haya confusiones respecto a la regulación de tránsito en vías, respecto a quien autoriza, a porqué hay conflictos de competencia entre los gobiernos regionales y el ministerio y el ente rector.

Entonces, es importante partir de que las competencias como tal a nivel normativo y regulatorio, ya están definidas en los marcos que les he señalado previamente.

Como les decía, en el caso del ministerio, esta norma el transporte y tránsito a nivel nacional y gestiona los servicios de transporte terrestre del ámbito nacional. La Sutran fiscaliza el servicio de transporte terrestre del ámbito nacional e internacional, autorizado por el MTC.

En el caso de los gobiernos regionales, gestionan los servicios de transporte terrestre del ámbito regional y también emiten normativa complementaria aplicable solamente en la región. La provincial gestiona los servicios de transporte terrestre del ámbito provincial y emite normatividad complementaria señalando las redes viales de su competencia.

Acá hay un rol importante de la Policía, que se incluye en ambos lados, uno porque la Policía como tal fiscaliza el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los vehículos particulares y de las flotas de las empresas que prestan servicios de transporte; pero también lo hemos puesto de manera transversal, porque la Policía Nacional brinda otro apoyo muy importante, que es el apoyo a la fuerza pública.

Es decir, todas las actividades de fiscalización que ejercen la Sutran, la municipalidad, están por ley reconocidos que tienen

el apoyo de la fuerza pública, es decir, la Policía está obligada a apoyarlos cuando hacen las intervenciones, es por eso que lo ponemos de manera transversal.

Asimismo, en el caso del Indecopi, Indecopi es el competente para verificar, para supervisar la idoneidad de los servicios que se prestan en los distintos niveles autorizados.

Definidas estas competencias en el marco, quiero hacer una pequeña precisión sobre lo que hace la Sutran, de acuerdo a la ley que la aprueba, es decir, la Sutran como tal tiene como misión promover el cumplimiento de las normas a través del control y la supervisión de los agentes intervinientes en los servicios de transporte. Transporte terrestre de competencia nacional, o sea, nosotros no vemos tránsito, solo transporte terrestre.

Siguiente, por favor.

Nuestra visión, que ha sido en este caso replanteada, es una entidad cuyas competencias son exclusivamente de fiscalización, nosotros por ejemplo, no generamos normativa de orden sectorial, nosotros no interpretamos normas, a quien le compete hacer eso es al ministerio.

En tal caso, nosotros como fiscalizadores lo que queremos es tener procedimientos administrativos modernos, desconcentrados y sobre todo, que estos puedan beneficiar a los usuarios que son el objetivo al cual nos debemos.

Siguiente, por favor.

Qué hacemos ejerciendo nuestra competencia de fiscalización y sanción, hacia quiénes nos dirigimos. Hacia la prestación de servicios de transporte terrestre, (7) a la prestación de servicios complementarios vinculados a transporte terrestre que brinden agentes privados, por ejemplo, lo que son los ETV, que es un mecanismo... todos los servicios complementarios: las escuelas de manejo, los centros médicos en este momento, aunque ya hay una variación normativa que esto lo está variando.

Y también el cumplimiento de lo establecido en el Reglamento Nacional de Vehículos en materia de pesos y medidas. ¿En qué sentido? Vemos lo que es las estaciones de pesaje. El pesaje es competencia de Sutran la fiscalización como tal.

Si vemos en servicios de transporte, ¿a qué servicio de transporte nos referimos? Nos referimos a los servicios de transporte nacional, internacional de pasajeros, transporte de mercancías y de residuos y materiales peligrosos.

En infraestructura complementaria de transporte, como les indicaba, era centros de inspección técnica vehicular, entidades certificadoras, talleres de conversión, talleres de revisión periódica de cilindros. En las complementarias era escuela de conductores, centros de evaluación, centros de exámenes de aptitud psicosomática para licencias de conducir.

Adicionalmente a eso, también hacemos un monitoreo de los excesos de velocidad de las empresas de transporte. Esto lo vemos mediante un monitoreo de GPS.

Dentro de nuestro plan de fortalecimiento institucional, nosotros estamos orientados a tres temas fundamentales.

Uno. El año pasado, en setiembre, se aprobó una modificación de ROF de la Sutran y se creó la Gerencia de Articulación Territorial. ¿Para qué se creó la Gerencia de Articulación Territorial? Para fortalecer la presencia de Sutran en las regiones. Como muchos deben saber, la Sutran ya tenía presencia en las regiones antes, pero eran en esencia puntos de control; o sea, había un punto de control en algunos casos con un escritorio. Actualmente esa visión ha variado.

Nosotros estamos apuntando a tener oficinas desconcentradas que no solamente hacen fiscalización, sino hacen un tema muy importante vinculado a lo que es prevención. Nosotros tenemos presencia en dieciséis regiones, nos faltan ocho regiones por cubrir, y que esperemos que en función del presupuesto podamos cumplir en los siguientes meses, y tal vez llegar al 2018 con una presencia permanente en todas las regiones.

Si bien es cierto a veces no tenemos presencia permanente en las regiones, hacemos parte del control, hacemos visitas a las regiones donde no tenemos presencia o también lo que podemos hacer es, cuando se hace intervención a los vehículos, el los interviene en los puntos de control mixtos, ¿no?

Otro tema, que es parte de la línea de trabajo, es el empoderamiento al usuario. Aquí creemos que es muy importante, y es parte de la línea de trabajo que hemos variado, nosotros consideramos que el fin supremo del trabajo de la Sutran es mejorar las condiciones del servicio que le brindan al usuario. O sea, las relaciones que hay entre los operadores, las empresas de transporte y el Estado, están reguladas normalmente por lo que señala el ministerio. Nosotros tenemos otro fin, que es realmente ver que las condiciones de viaje sean las idóneas para los ciudadanos, para los usuarios finales.

En ese caso, hemos creado un aplicativo móvil, que se llama "alerta a Sutran", que lo pueden descargar en cualquiera de los sistemas que están actualmente operativos en los equipos y que permiten registrar los reclamos a bordo de los vehículos en los que se viaja.

El señor PRESIDENTE.— Señor Rubio, si me lo permite, quisiera que de énfasis en el escaso tiempo que tenemos sobre los temas de la invitación, que es la visión general, la [...] de normas y autoridades, y la opinión de la Sutran sobre la necesidad de una única autoridad de transporte terrestre. Por necesidades de tiempo, por favor, porque hay varios congresistas que desean intervenir.

Muchas gracias.

El SUPERINTENDENTE DE LA SUTRAN, doctor Héctor Rubio Guerrero
.— Perfecto. Entiendo, señor presidente.

Con su venia, voy a pasar a tema de la problemática, como tal, del servicio de transporte.

El señor PRESIDENTE.— Perdón. Un momentito, por favor.

Congresista Castro.

El señor CASTRO GRÁNDEZ (FP).— Señor presidente, he entendido que esta es una visita de representantes de organismos de transporte, para efecto de que sea más dinámico, hacer preguntas por parte de los congresistas y vayan siendo respondidas. Porque al final una exposición, va a terminar [...] hasta la tarde y no vamos a...

El señor PRESIDENTE.— Correcto.

Le voy a conceder cinco minutos, para poder explicar la problemática del transporte y después ingresar en orden a las preguntas, tanto a nuestros invitados de la Municipalidad de Lima, como al señor gerente de Sutran.

El SUPERINTENDENTE DE LA SUTRAN, doctor Héctor Rubio Guerrero
.— Sí, señor presidente, procedo a desarrollar la parte referida a problemática.

En el gráfico pueden advertir que se ha reflejado cuáles son desde el punto de vista de la Sutran la problemática que actualmente aborda el sistema de transporte terrestre.

En principio, podemos señalar que no existe una política pública coordinada y transversal en materia de seguridad vial y servicios de transporte. Esto se puede materializar señalando que, efectivamente, todas las entidades en materia de transporte que tienen algo que ver en seguridad vial, no trabajan de manera coordinada. El Consejo Nacional de Seguridad Vial, que es el ente coordinador, está debilitado, en buen tiempo no han aprobado un Plan Nacional de Seguridad Vial, y en general todas las entidades que lo han abordado no coordinan entre ellas.

El siguiente tema tiene que ver la falta de coordinación entre el ente rector y las demás autoridades competentes. Como señalamos anteriormente, el ente rector es el ministerio, sin embargo el ministerio, a pesar de que dicta las políticas a nivel nacional en materia de transporte, siempre tiene conflictos de competencia con los gobiernos regionales, por ejemplo, para el tema de regulación de algunos de los servicios. Esto en parte porque no ha habido... si bien es cierto está reconocido como ente, este no ha realizado una adecuada labor de articulación con los gobiernos regionales, y también esto implica que parte del marco normativo vigente no recoja las realidades de las regiones. Esto lo que va a generar normalmente es que tengamos normativas desactualizadas o que realmente no se pueda aplicar muchas veces en las regiones.

Asimismo, existe un marco regulatorio inadecuado, un marco normativo que necesita actualizarse, los procedimientos sancionadores demoran mucho. Los procesos, como tal, para aplicar son demasiado extensos.

Por otro lado, tenemos un problema muy fuerte de informalidad en todos los servicios, tanto a nivel nacional, a nivel local, como regional. Y la informalidad ha sido abordada en mayor parte solamente bajo una estrategia de punición, es decir de sanción, de garrote, y no ha habido una estrategia desde el Estado para poder abordar también el tema de cómo generar incentivos para

que se migre de la informalidad a servicios formales. Es decir, actualmente no hay incentivos para que los transportistas informales sean formales.

De otra parte, es la falta de fortalecimiento de la capacidad de la fiscalización por parte del Estado. Todas las entidades que están a cargo de fiscalización tienen debilidades para hacerlo, en tal caso es necesario de parte del Estado asumir el compromiso de fortalecer la capacidad de fiscalización no solamente con mejores procedimientos y más personal, sino echando mano también de tecnología.

El último punto en este tema viene principalmente con un tema que no involucra necesariamente al Estado, sino a los operadores, a las empresas de transporte y la falta de cultura de seguridad vial. Desde el punto de vista de la Sutran, estos son los puntos que normalmente dentro del sector Transporte han generado y son parte de la problemática que tienen actualmente los servicios, y que general principalmente un mayor incremento de accidentes, un mayor grado de informalidad y una serie de deficiencias que han generado que el servicio presente las condiciones que actualmente tiene.

Si ustedes pueden ver la diapositiva siguiente, esto en parte también nos dice cómo se ha estado manejando la política en los últimos años en materia del servicio de transporte, es decir la barra señala lo que se gasta en infraestructura y el otro punto es lo que se gasta para hacer la fiscalización como tal.

Entonces, podemos ver que la visión del sector ha sido principalmente a desarrollar infraestructura, pero no a fortalecer los mecanismos para fiscalizar los servicios que se brindan en esta infraestructura, entonces parte de la nueva línea debería ser orientada a mejorar esta condición.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias.

El señor Héctor Rubio Guerrero, Superintendente de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (Sutran).

Seguidamente, dejamos en el uso de la palabra a los señores congresistas que así lo deseen.

En primer lugar, ha pedido la palabra el congresista César Segura, después el congresista Donayre.

César Segura.

El señor SEGURA IZQUIERDO (FP).— Gracias, señor presidente.

Por su intermedio, señor presidente, dar la bienvenida a la Teniente Alcalde de la Municipalidad de Lima y al señor Héctor Rubio, Superintendente de Sutran.

Por su intermedio también, señor presidente, tenemos una problemática en el transporte urbano, como ya lo ha mencionado, pero, sin embargo, no se ha dicho nada de la falta de apoyo, y esto es en ambos casos, por parte de la Policía de Tránsito Carreteras, porque hemos visto no solamente a través de los medios de comunicación, sino que cuando transitamos por las

primeras cuerdas de la Marina, por ejemplo, cerca a la avenida Brasil, que estos operativos en el caso de la Municipalidad de Lima se vienen haciendo solamente con los fiscalizadores y no hay ningún apoyo de parte de la Policía de Tránsito; y, por el contrario, tenemos un general que le gusta salir mucho por televisión y ni se le entiende, pero cuando está la necesidad de fiscalizar justamente el transporte urbano, y como lo ha dicho el señor Héctor Rubio, a través de la presidencia, en la Panamericana, en las carreteras a nivel nacional, no cuentan los fiscalizadores de la Sutran tampoco con el apoyo de la policía de tránsito. Y hemos visto en ambos casos, señor presidente, que han sido atacados, muchos de ellos heridos, atropellados por estos informales, tanto en las zonas urbanas, como en las carreteras.

Con respecto al tema de Sutran, por su intermedio, señor presidente, se menciona que el control de la velocidad es a través del GPS, y sabemos que eso no es así, ya que el GPS es una unidad que solamente se encarga de la localización. Es por demás decir que este va a controlar la velocidad, y lo hemos visto a través de las páginas sociales cómo los usuarios de otros vehículos menores filman a las empresas de transporte en exceso de velocidad por encima de los 100 kilómetros por hora.

Para esto es importante implementar radares, definitivamente, qué se va a hacer respecto a este tema y sobre todo teniendo en cuenta que el parque automotor de los servicios interprovinciales llegan a ser casi 6000, y en el caso de la carga pesada o camiones llegan a los 120 000, que es el doble.

Entonces un área ni un piso del edificio de la Sutran podría tener personal para controlar a tantas empresas de transporte, y estamos viendo los lamentables accidentes de tránsito.

Respecto al tema de las regiones, si bien es cierto Sutran solamente se dedica al transporte nacional, tenemos una ineficiencia en el control por parte de las Direcciones Regionales de Transporte, ni siquiera ahí hay medición absoluta de la velocidad. Y hay zonas, reiterando el tema de GPS, en donde no llega, por ejemplo, entre Palpa y Nazca, Palpa e Ica, no llega el control del GPS.

Entonces, qué se está haciendo, qué se está proponiendo para que el control de la Sutran ya pase a... de manera de los controles regionales a la Sutran, por cuanto este es ineficiente y no se controla absolutamente nada.

Eso es todo, señor presidente. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, congresista Segura.

Vamos a hacer las preguntas, y después las respuestas.

En segundo lugar, tiene la palabra el congresista Daniel Salaverry y después el congresista Donayre.

Ya los apunte a todos. Muchas gracias.

El señor SALAVERRY VILLA (FP).— Gracias, presidente.

Dando la bienvenida a los funcionarios de la Municipalidad de Lima y al Superintendente.

Una de las misiones más importantes que tiene la Sutran es proteger la vida de los usuarios. Tenemos aproximadamente, por los informes que hemos recogido, cerca de mil muertes al año por accidentes de tránsito, y lamentablemente esto se repite año tras año. Los diez últimos años se han mantenido más o menos esas estadísticas, por lo que la pregunta se cae de madura. Entonces, ¿qué ha hecho la Sutran para proteger la vida de estos usuarios durante los diez últimos años, si vemos que estas muertes, estas estadísticas se mantienen? Esa sería la primera pregunta, presidente.

Otra pregunta es respecto a las multas que se han impuesto, las infracciones. Tengo entendido que se han impuesto cerca de 30 000 infracciones, y si tenemos en consideración que cada infracción es de una UIT, —esto haciendo la multiplicación— son 120 millones de soles. ¿Si nos podría informar cuánto de esto ha cobrado hasta la fecha, y cuánto se espera cobrar hasta fin de año de estos 120 millones de soles?

Considerando la facultad de fiscalización de la Sutran y su labor articulada con el MTC y los gobiernos regionales, quisiera también que nos explique cuáles son los criterios y las variables utilizadas para elaborar el Plan de Fiscalización del Servicio de Transporte Terrestre y las entidades complementarias de los años 2015 y 2016.

Por el momento eso, presidente, y dependiendo de las respuestas, me gustaría ahondar un poco más en las preguntas.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Salaverry.

En primer lugar, antes de continuar, damos la bienvenida a la congresista Choquehuanca.

Tiene el uso de la palabra el congresista Edwin Donayre.

El señor DONAYRE GOTZCH (APP).— Gracias, señor presidente. (8)

Creo que al final responderán. Yo no entiendo cómo si la población estimada en Lima, que es de 9 901 747, digamos 10 millones, y se realizan 12 millones de viajes al día. No lo entiendo. Y no creo que los 10 millones de habitantes de Lima salgamos todos a usar los medios de transporte. Esa es la primera pregunta.

Está bien. Puede ser, no sé. Eso lo contesta.

Segundo. Han valorizado ustedes cuánto es el perjuicio monetariamente por el caos del transporte, sea unitario, o a todos los peruanos lo que significa gasto de tiempo, gasto de combustible, mantenimiento de los vehículos, que al final eso no sale del empresario de transportes, eso sale del bolsillo de todos los peruanos, de estar parado dos o tres horas.

Y tercero, habrá subido el alcalde o alguno de ustedes a un medio de transporte, por decir cuánto demora del cono norte un

trabajador hasta llegar a su centro de trabajo, al centro. ¿Lo habrán hecho o hablamos solamente por referencia?

Yo voy a hacer cuatro o cinco nomás, así, no voy a entrar en detalles para darle la oportunidad al resto de congresistas.

No sé si les corresponde a ustedes por qué el incremento de peajes en Chilca y todo, si vemos que el aumento ha sido del 13% del sueldo mínimo vital de 750 a 850 soles, y por qué incrementan hasta en un 25% los peajes.

Yo recuerdo 11 soles era en Chilca, ahora está 13.80 soles, o sea 14 soles. Se ha incrementado el 25%. No sé a qué obedece esos incrementos de un día para otro que sacan el *sticker* de cuatro soles y le "chantan" sus cinco soles. Y yo digo: "Y mi cambio". "No. Ahora son cinco soles". "¡Asu madre!"

Bueno, la otra, cierto o verdadero, ¿por qué concesionan y adjudican determinadas líneas a empresas extranjeras con perjuicio a los empresarios de transportes peruanos? Tengo entendido que ha entrado una empresa colombiana "Línea Azul", no sé cómo se llama.

La otra, señores, ¿por qué las empresas constructoras invaden las vías de transporte público y se agarran, por decir, esa de tres vías? Y se agarran una o dos, ponen sus conos y crean un gran congestionamiento. ¿Quién autoriza a estas grandes empresas constructoras a que se apoderen de las vías públicas?, y todo el "populorum" tenemos que sufrir el congestionamiento, y a veces hay un policía.

La otra, que voy a dejar a mi compañero para que haga también uso de la palabra.

Después la última, ¿quién autoriza -no sé si les corresponde a ustedes- que ciertas empresas se hayan apoderado -vamos a decir ese término- o capturado vías públicas para cobrar estacionamientos? Uno entra y dice: "¿Son cuánto?" "Dos soles, tres soles". Y esto también debe regular la municipalidad provincial con las distritales, que cobran a su regalado gusto cualquier estacionamiento.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Edwin Donayre.

Congresista Foronda.

La señora FORONDA FARRO (FA).— Gracias, señor presidente.

Primero, agradecer la presentación que han hecho. Y también tengo varias dudas, que me gustaría que pudieran absolver, y algunas cosas que no se han dicho, ¿no? que nos hemos enterado por los medios de comunicación.

Por ejemplo, ¿por qué se está priorizando el auto privado sobre el transporte masivo al invertirse dos mil millones de soles, según lo que dicen los medios, en 18 *by-pass*, considerando que el de la Vía Expresa, por ejemplo, no funciona, el de 28 de Julio no funciona.

Se ha suspendido, además, el normal funcionamiento de los corredores en Javier Prado. ¿Cuál ha sido el sustento técnico para eso? Tampoco ha habido mayor información.

¿Cómo explican ustedes que el tercer carril de la Costa Verde...? Hace poco me venía de Chorrillos hacia el centro de Lima, y realmente era absolutamente imposible transitar, porque se ha convertido en la carretera con el más alto índice de muertes en el Perú, por encima de la Carretera Central. Es un diseño vial que mata, y además ha reducido el espacio de la playa, el espacio público.

Ese, que han hecho ustedes, *by-pass*, para hacer la ciclovía es absolutamente impertinente desde el punto de vista arquitectónico, y lo decimos sustentado en los informes que tiene el Colegio de Arquitectos e instituciones privadas, que sería bueno conversar con ellos.

A mí me gustaría saber cuál es la alternativa, que ustedes tienen, frente al tema del transporte informal, porque lo que hemos visto, por lo menos he escuchado hasta ahora, es un recuento de muchos proyectos de inversión pública, pero nada articulado a los procesos de planificación. Yo me pregunto si el sistema de transporte no debería estar, más bien, articulado a un sistema de desarrollo urbano, y como tal articulado a un proceso de planificación, para que a partir de ahí se generen las inversiones y no al revés. Porque pareciera, más bien, digo, que es más una prioridad para inversiones privadas y no para el desarrollo sostenible de la ciudad, si ese es el enfoque.

Y digo esto, porque no he escuchado mucho con la propuesta, salvo algunos cuantos gráficos, sobre la movilidad para el uso de las ciclovías, pero no está articulado a un sistema de movilidad urbana no solo de transporte. Los niños, los jóvenes también son dueños de la ciudad, las ciudades no están hechas solo para los carros.

Y finalmente, no entiendo por qué se siguen cortando árboles sin ninguna justificación. Solamente un caso, en Los Olivos se han cortado más de 40 palmeras de más de 40 años, que no se pueden reemplazar con arbustos. Esto no es un enfoque de sostenibilidad solamente para construir más vías, porque además no existen, por favor precísenme cuáles son los estudios de impacto ambiental que se da, tanto para el transporte dentro de la ciudad de Lima, como para los sistemas de transporte. El Ministerio de Transportes es el que mayor déficit o casi nada de inexistencia tiene sobre los estudios de impacto ambiental, y suceden casos como los que estoy mencionando, de la tala de árboles, o también violación sobre el tema de transporte, llámese interprovincial, sobre zonas arqueológicas, como lo que acaba de suceder ahorita en Casma, cuando HDL ha hecho su ampliación de la vía sobre zonas arqueológicas. Patrimonio natural, cultural, eso no existe.

Y, finalmente, sería interesante que se cree una sola autoridad de transporte en Lima, en ese sentido con la Municipalidad Metropolitana de Lima, pero también del Callao, la región Lima Provincias, y en coordinación con el MTC, y con el Metro, con el

Tren Eléctrico, todos ellos juntos bajo una sola estrategia de planificación y de articulación intersectorial, para no estar en esta dispersión que convierte caótica la ciudad.

Es lo que quería precisar y preguntar, quizás a usted no le corresponde, pero sería bueno trasladar esa pregunta, señor presidente, por su intermedio, al MTC por qué no existe ningún estudio de impacto ambiental.

Si no articulamos el diseño de Sisport del sistema de transporte, tanto dentro de la ciudad de Lima, como fuera de ella, como parte de una visión integral, articulado proceso de largo plazo, vamos a tener muchas inversiones y pocas soluciones.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista María Foronda.

Y solamente una pequeña sugerencia, seamos un poquito más concretos en la pregunta porque si no nos vamos a extender.

Muchas gracias, congresista Foronda.

Tiene la palabra el congresista Gilbert Violeta.

El señor VIOLETA LÓPEZ (PPK).— Gracias, presidente.

Con el saludo a los funcionarios de la municipalidad y la Sutran. Bien puntual.

Primero, está claro que lo que estamos buscando en el Perú es la renovación de la flota vehicular no solo porque supone mejoras a la seguridad del transporte de los ciudadanos, sino también porque supone una nueva política de sanidad ambiental; sin embargo, se mantiene un impuesto vehicular que penaliza precisamente la renovación de la flota vehicular.

Nosotros entendemos que las municipalidades necesitan recursos, pero particularmente este impuesto parece antitécnico, porque precisamente se establece un pago para los vehículos durante los tres primeros años que ingresan al mercado, y en la medida de que la flota se va haciendo más contaminante, más insegura, más vieja, deja de pagar este impuesto. Entonces es, precisamente, una contra medida.

Países, como Japón, por ejemplo, precisamente a partir del sexto año se comienza a pagar el impuesto vehicular, de tal manera que se incentiva a la renovación de la flota. Entonces no se trata de...

Sí.

El señor PRESIDENTE.— Congresista, me pide una interrupción. ¿Se la concede?

El señor VIOLETA LÓPEZ (PPK).— Sí.

El señor .— Gracias, congresista Violeta.

En provincia ni siquiera se cobra los tres años, están exonerados, en transporte urbano.

El señor PRESIDENTE.— Gracias.

Continúe, congresista Violeta.

El señor VIOLETA LÓPEZ (PPK).— En consecuencia, está claro que no queremos disminuir los recursos de la municipalidad, sino, todo lo contrario, a ayudarla a que mejore sus niveles de recaudación. Pero este es un tema que visto desde un punto de vista de la ciudadanía, de los derechos de los consumidores, habría que poner un poco cartas en el asunto.

El segundo tema bien puntual, para la Sutran, qué estamos haciendo en materia de cinturones de seguridad en el transporte público. Está claro que en lo que es transporte privado existen una serie de controles desde la Policía, pero todo lo que es transporte pesado, perdón, transporte público masivo no hay mucho control al respecto.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, congresista Violeta.

Tiene el uso de la palabra el congresista Salvador Heresi.

El señor HERESI CHICOMA (PPK).— Muchas gracias, presidente.

Estamos recibiendo informes que son muy importantes en relación a uno de los temas que nos convoca, como lo es el tema de los accidentes de tránsito, que genera una gran cantidad de pérdidas humanas.

Quizás podemos decir que uno de los temas que genera esta situación, como un tema principal, es el tema de la informalidad.

Yo voy a hacer algunas preguntas a los señores de la Municipalidad de Lima, pero quería hacer antes un breve comentario sobre el tema de la Costa Verde, porque me ha tocado a mí, personalmente, vivirlo.

En la Costa Verde, en los años del gobierno del presidente Alan García, en la municipalidad que presidimos, se hicieron unas obras de ampliación de vía, la vía de la Costa Verde se amplió hasta la salida por la avenida Escardó, y se colocó un enmallado, y se hizo una arborización que a futuro iba a permitir que los acantilados estuvieran arborizados a gran distancia de la vía, más o menos unos cinco a seis metros de lo que era en ese momento el diseño de la vía, que trabajamos las municipalidades involucradas con el gobierno central.

Luego en la gestión de la señora Susana Villarán, y yo me imagino con el único ánimo de cambiarle la placa a las obras ya ejecutadas, se realizó una obra que se denominó "La nueva geometría vial de la Costa Verde", que, en realidad, era un nuevo diseño de la vía, pero le pusieron ese nombre rimbombante de "La nueva geometría vial". Entonces se amplió de dos a tres carriles, y se generó un problema; porque como se ensanchó la vía, todo la malla que se había construido al costado del acantilado se tuvo que tumbar, entonces nuevamente la vía estaba pegada al acantilado, se sacaron todas las plantas ornamentales y se generaba el problema de la caída de piedras.

Entonces, esta "Geometría Vial", que fue ejecutada de manera antitécnica, le generó un nuevo costo a la Municipalidad de Lima

porque tuvo que hacer el enmallado ya de los acantilados y tuvo que correr, además. Esto es de conocimiento público, además.

Pero además se ejecutaron unas obras, que yo los invito a los señores congresistas a pasear por ahí, que es un pueblo fantasma, o sea se ejecutaron millones de soles para hacer paseos peatonales, farolas, ornamentales, que nadie usa porque la playa de esa zona es una playa que no tiene ningún tipo de acondicionamiento para su uso público. ¿Por qué? Porque son playas que pertenecen a la Mar Brava de Lima y, entonces, para poderse usar tienen que amansarse a través de la construcción de espigones.

Entonces, se invirtió el dinero y lamentablemente se hicieron elefantes blancos que no sirven. Y la Costa Verde creo que merece, desde el punto de vista de sus usuarios, un tratamiento; porque a lo largo de los años se vienen perpetrando una serie de irregularidades, y estamos hablando de 20, 25 años, que merecerían algún tipo de atención para los usuarios, creo, de la zona recreacional más importante de la ciudad.

Y paso a las preguntas pertinentes.

La política para mejorar viabilidad frente al congestionamiento es el aumento de vías de comunicación, privilegiando al transporte público sobre el transporte privado.

La congresista María Elena Foronda manifestó que se estaban ejecutando obras para privilegiar al transporte privado (9) que en porcentaje atiende a un porcentaje mucho menor de los usuarios del transporte en la ciudad. Me gustaría que nos ilustren sobre este tema los funcionarios de la Municipalidad de Lima.

Dos, la función principal para atender, digamos, el tema de la vialidad, el transporte público y que además es promotora de la solución a los problemas de los accidentes de tránsito, la construcción de las líneas del Tren Eléctrico, entonces, la Línea 2, se había planificado durante el gobierno del señor Humala avanzar un 60%, al final solamente se ha ejecutado un 10%. Y es importante conocer, para tener una visión más integral de la problemática, saber en qué cosa está el tema de los trenes eléctricos.

Porque las líneas más importantes para la ciudad de Lima, las que van a atender mayor cantidad de población no son la Línea 1 ni la Línea 2, son la Línea 3 y la Línea 4. Y sería importante para los miembros de la comisión, desde el punto de vista de una mirada integral la solución de este problema, saber en qué cosa está la Línea 3 y la Línea 4.

Si la Línea 2 está en un 10%, me imagino que si no se fiscaliza el tema de la construcción de las líneas 2, 3 y 4, finalmente nuestros hijos cuando sean abuelos van a inaugurar la Línea 3 y la Línea 4, y en otros países líneas de metro se construye en dos años.

Me gustaría un comentario de los responsables al respecto al tema de los trenes eléctricos, y si tienen algún conocimiento, y si la Municipalidad de Lima hace alguna gestión o está

involucrada en un trabajo para ver el tema de los trenes eléctricos porque es un tema de una solución principal.

Pregunto: ¿Por qué Proinversión rechazó el Plan Semafórico? Nos gustaría saber por qué, qué pasó.

Quisiera también preguntar: ¿Si se ha previsto la construcción de puentes de conexión sobre los ríos Rímac, Chillón y Lurín para mejorar la viabilidad de la ciudad? ¿Si se ha previsto acondicionamientos para vías de tránsito rápido? Por ejemplo, la avenida Arenales. Para otras vías congestionadas como la Carretera Central o la avenida Universitaria, por poner ejemplos.

Si han previsto inducimientos en las intersecciones más congestionadas de Lima, por ejemplo el óvalo de Santa Anita. Si se ha previsto establecer un horario de 10 de la noche a cinco de la mañana para los camiones de tránsito pesado porque es imposible la viabilidad en la ciudad por el imperio de vehículos de transporte pesado de carga que ingresa por la ciudad a la hora que más le conviene, y entonces quisiéramos saber si la Municipalidad de Lima ha previsto algún tipo de acción en relación a este tema.

Si se ha previsto rediseñar todo el tema de corredores y abrirla, porque qué ha sucedido, por ejemplo, la avenida Javier Prado, todos los operadores, todos los concesionarios, porque todos vimos durante el año 2014, cómo se implementó este tema de los corredores viales a las carreras, ¿por qué?, porque se venían las elecciones y quien postulaba a la reelección de la Alcaldía de Lima estaba más preocupado en ver cómo corrían con los corredores y de manera antitécnica se otorgaron las concesiones de los corredores viales, y al final, en la avenida Javier Prado, todos los operadores, los corredores viales, han renunciado a operar porque no tienen capacidad económica.

Entonces, nos gustaría saber si es que la Municipalidad de Lima ha previsto rediseñar todo este tema, además sin perjuicio de que los corredores viales que fueron diseñados durante la gestión de la señora Susana Villarán, muchos de estos se superponen a los trazos por donde va a pasar las líneas del Tren Eléctrico. Por ejemplo, en la avenida Arequipa, donde está el trazo, si mal no recuerdo, de la Línea 3, y coincide el trazo del Tren Eléctrico, con el trazo de los corredores viales que ha planteado la Municipalidad de Lima durante la gestión de la señora Villarán.

Finalmente, dado los cuestionamientos técnicos legales presentados por el Ministerio de Economía a los contratos de los corredores, ¿no creen los funcionarios de Lima que este sistema no debería ser revisado totalmente para definir un nuevo plan de rutas concertado con las empresas más solventes del sector privado?

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Salvador Heresi.

Tiene el uso de la palabra el congresista Miguel Castro.

El señor CASTRO GRÁNDEZ (FP)..- Gracias, presidente.

En principio hay que resaltar que esta es una Comisión de defensa del Consumidor. Cree que nuestra obligación es ver la situación del transporte desde el punto de vista del consumidor. Y en esa medida he escuchado atentamente al expositor, y la verdad me preocupa, sobre todo en mecanismos que permitan tener un control sobre todos aquellos derechos que tiene un consumidor tanto en el transporte urbano como en el transporte de carreteras de pasajeros.

Cuando un ciudadano que toma un servicio de transporte y tiene que reclamar algo, por ejemplo no existe un libro de reclamaciones dentro de una línea.

Yo creo que es importante acá condicionar las licencias de circulación para que un ciudadano cualquiera pueda ir al ente autorizado de entregar licencias y pueda formular reclamaciones sobre cualquier situación que haya sucedido en la prestación del servicio, porque si no generamos mecanismos o incentivos positivos para que los prestadores de servicio puedan realizar respetando sobre todo a lo que corresponde a los derechos del consumidor creo que vamos a seguir viviendo en el caos; y también desde el punto de vista del consumidor, que no exista un mecanismo tecnológico que permita a la Sutran medir con precisión los excesos o límites de velocidad establecidos cuando sí los hay; existen mecanismos electrónicos como también tiene el personal que sanciona, fiscaliza y que además por conocimiento o noticia tenemos que también se ha incorporado una ola de precios de corrupción, y cómo se ha establecido un mecanismo de control sobre este personal; si hay mecanismo de control sobre el personal.

Durante muchos años que yo tenga razón desde el día que saqué mi licencia de conducir, existe una sola institución en la que tú vas y prestas el examen de manejo para obtener una licencia.

Uno de los derechos del consumidor es tener un abanico de posibilidades, y si no tienes un abanico de posibilidades y tienes el monopolio de alguien que viene dando exámenes, entonces no vas a experimentar también por tal o cual servicio vas a optar.

Y eso me gustaría que me responda, ¿a raíz de qué existe esto, o este es solo monopolio, a través del Touring, para ser más preciso, cuando sí la ley permite que se creen otras instituciones, pero ha habido límites para que estas instituciones entren al mercado para generar competencia.

Y tomando lo que dice el congresista Heresi, sí es importante tomar en cuenta el tema del transporte pesado. El transporte pesado a los que hoy transitamos por ejemplo por la Vía de Evitamiento en la mañana, hay más transporte pesado que transporte liviano, entonces si hay algunas medidas, si hay algún tipo de mecanismo que se está adoptando para solucionar este tipo de problemas que parecen pequeño pero que finalmente terminan siendo beneficiosos para todos los consumidores.

Las gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Castro.

Tiene el uso de la palabra el congresista Mauricio Mulder.

El señor MULDER BEDOYA (PAP).— Presidente, en aras de ser bastante precisos en función de la hora y además de la amplitud del tema, señalar que ya estamos viendo que las tareas de la Comisión de Defensa del Consumidor son inmensas, esto es un universo completo, aquí solamente estamos hablando de una galaxia, que es el tema del consumidor desde el punto de vista del transporte, imagínese usted cuando entremos a todos los temas de medicamentos, finanzas, alimentos, y ese tipo de cosas.

Ahora, esta galaxia enorme que es el tema de transportes también tiene a su vez distintas otras galaxias o sistemas solares o lo que fuera porque hay muchas manos metidas en esto, y ahí sí nos compete a los parlamentarios estructurar un sistema ordenado en el campo legal de atribuciones y de capacidades: aquí están el gobierno central, están los gobiernos regionales, están las municipalidades provinciales, las municipalidades distritales y por lo general cada una defendiendo su galaxia, defendiendo su torre, su prerrogativa, y entonces vemos conflictos, vemos situaciones contradictorias, vemos que incluso hay competencia entre las municipalidades que tienen más recursos, versus las que tienen menos recursos, o lo que hay es la lógica aquella del burócrata que lo que hace es, una vez que está sentado en su escritorio, cómo hace para recaudar más dinero, y entonces se utilizan las necesidades del consumidor en función de ver cómo lo chapo al consumidor y le pongo multas o lo persigo, y estoy en ese plan.

Ya vimos cómo por ejemplo la Municipalidad Metropolitana de Lima, en épocas anteriores irradió lo que aquí se está presentando como un plan, que nos parece muy positivo, la fiscalización electrónica, el cumplimiento de las reglas de tránsito. Pero qué ocurrió, que ponían pues a escondidas en una calle, una vereda estaba señalizado a 10 kilómetros por hora, y en la otra vereda estaba a 30 kilómetros, y entonces lo que hacían era simplemente atrapar gente para que paguen, paguen y paguen.

Bueno, en el Callao es algo parecido: en el Callao le ponen a usted velocidad 60, y en la siguiente cuadra está a 40, y en la siguiente a 30, y otra vez vuelve a ser 60, y entonces no tiene tiempo ni de frenar, por qué, porque el interés es que se genere más recursos porque es una empresa privada la que maneja esos recursos, de la cual le dan una parte ahí a la municipalidad. Entonces todo es porque hemos permitido que todo el universo legal de atribuciones y de capacidades esté en muchas manos.

Entonces, creo que una de las primeras lecciones, Presidente, que debemos asumir es ese: acometer un esquema de ordenamiento para comenzar a ver quiénes son las autoridades que realmente tienen que entrar en este tema. Y ahí sí creo que cabe la propuesta del congresista Segura del grupo de trabajo, o sea, un grupo de trabajo que vea todo lo que es transporte, no solamente el tema de que cuando sube las tarifas cuando es Navidad y 28 de Julio, sino todo el esquema del transporte, a efecto de que nos

traigan los demás miembros de la comisión una propuesta de lo que significa, a ver: esta es la autoridad que se va a encargar del tema de transporte de pasajeros, y esta es la que se va a encargar el tema de transporte de carga, y estos son los lineamientos generales legales de modificación de una ley, que como bien ha señalado el jefe de la Sutran, es una ley del año 1999, y como ha señalado otros congresistas también, privilegia a veces el vehículo particular, el hombre que sale en su carro y deja de lado el vehículo público.

En las grandes ciudades del mundo, la gente no utiliza su carro particular para ir a su centro de trabajo, por qué, porque tiene un buen servicio de transporte público. A eso debemos ir, ¿no es cierto?

Entonces, claro, hay políticas que hay que seguir alrededor de eso. Pero si llega un alcalde en cualquier ciudad del Perú y dice: Yo para ser reelegido voy a hacer un puente en este lado porque es el más visible, el más concurrido, aunque no tenga ningún estudio técnico, igual lo hace; y entonces tenemos una cantidad ahí enorme de obras de infraestructura que han costado millones y que en el fondo no han servido para lo que debían haber servido porque no existe una autoridad u ordenamiento a nivel nacional dentro de este esquema.

Entonces, no es que yo quiera formular preguntas precisas sobre este tema porque va a haber, pero es evidente que nosotros necesitaríamos de autoridades como las que han venido ahora es que nos den sus propuestas de cómo creen que nosotros podemos unificar un criterio en el ámbito legal y en el ámbito administrativo del tema del transporte en nuestro país y evidentemente solucionar los conflictos.

Para el caso del que estamos viendo ahora, que es el tema de Lima Metropolitana, es evidente que con 44 alcaldías distritales es bien difícil poder llevar las cosas, y cada una a veces hace mucho lo que quiere, las obras que quiere. Aquí hemos visto por ejemplo que hay planes de hacer corredores, pero a veces pasa por un distrito, y ese distrito no da autorización, no quiere o simplemente el alcalde decide cambiar el sentido del tránsito, o le pone rompemuelles o le pone semáforos donde él quiere.

Hay alcaldes que han puestos semáforos a la puerta de su casa para poder salir porque tienen una avenida cerca, y ahí están, o ellos mismos ponen la velocidad que quieren, le cambian el sentido del tránsito que quieren, etcétera; entonces ese desorden, presidente, nos compete a nosotros.

Creo que eso quería yo apuntar con este tema en el sentido ya, bueno, no entrar a los detalles específicos porque obviamente eso va a hacer prolongar un poco esta discusión, pero sí que nos acometamos como primera tarea en el tema de transportes darle orden a este tema para que el Estado peruano sea uno solo frente al consumidor; uno solo el Estado peruano. Al consumidor no le interesa que sea la municipalidad distrital, provincial y ministerio cual o el gobierno regional cual, siempre es el Estado; y entonces es evidente que nosotros tenemos que dar una respuesta efectiva, como dijo el congresista Castro, desde el

punto de vista del consumidor, porque no somos la Comisión de Transportes, somos la Comisión de Defensa del Consumidor.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, congresista Mulder.

Tiene la palabra el congresista Elías terminando el grupo de congresistas que han pedido el uso de la palabra.

El señor ELÍAS AVALOS (FP).— Muchas gracias. (10)

Cómo no, la interrupción al congresista.

El señor PRESIDENTE.— Sí, por favor, congresista Castro.

El señor CASTRO GRÁNDEZ (FP).— ... parte de la exposición y las concesiones, o digamos los peajes que vienen cobrando acá en la ciudad, y en la misma línea: existen teléfonos de auxilio. O sea, yo quisiera saber es quién vigila, supervisa que los ofrecimientos, o digamos la protección del consumidor, desde el punto de vista de estas concesiones se cumplan con rigurosidad.

Yo he tenido una experiencia personal, que los teléfonos de emergencia no funcionan. Y si en la misma concesión encuentras además vías que pueden presentar algún tipo de daño, si tú estás pagando un peaje, se supone que la vía debe estar totalmente bien mantenida.

Entonces, ¿estas empresas cada cuánto tiempo son fiscalizadas, y si son fiscalizadas existe alguna acción por parte de la autoridad que se encarga de normar?

El señor PRESIDENTE.— Gracias, congresista Castro.

Congresista Elías.

El señor ELÍAS AVALOS (FP).— Muchas gracias, señor presidente.

Nosotros estamos de acuerdo con todo lo que se ha dicho en esta Mesa, el tema de transporte es muy difícil, y por demás obviamente.

Yo quiero hacer unas preguntas puntuales referentes al servicio que ustedes prestan en las carreteras sobre todo. Ya sabemos que en las pistas y autopistas mayormente los accidentes se generan, en algunos hemos visto, por fallas humanas, también mecánicas.

En los centros de control —y esta es la pregunta— que tienen ustedes en las carreteras, cuando intervienen a un autobús o a un camión que no tiene la cocada reglamentaria en las llantas o carecen de alguna luz en las señalizaciones que tienen que tener por ley, les aplican una papeleta, les obligan a cambiar la llanta, les obligan a cambiar las luces, o lo dejan continuar? Eso es importante. Porque si uno maneja en una carretera en plena neblina no va a ver al vehículo o al camión que está adelante y ahí se dan los choques por alcance.

La otra pregunta es: ¿Cómo controlan ustedes las horas de manejo de un chofer profesional, sea de autobús o sea de transporte pesado?

Si de Lima a Ica son 300 kilómetros, a 80 kilómetros o a 90 kilómetros por hora, en cuatro horas llegan. Esto es si fuera

una maravilla de carretera y no hubiera tránsito, ¿cómo controlan ustedes de que ese chofer de bus o de camión no ha dobleteado, no ha llegado a Lima y ha dado la vuelta, hay algún tipo de bitácora que tenga el chofer para poner los puntos donde él para a almorzar, para a echar combustible, hay ese mecanismo de control?

Y por último: Si hay todas estas deficiencias en este tipo de control, ¿alguna sanción tiene la empresa por reiterar en estas faltas?

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Elías.

Y yo quisiera hacer una pregunta, si me lo permiten, por favor.

Por información recogida, denuncias públicas de diarios sobre el servicio de monitoreo inalámbrico de buses, que ya lo tocó el congresista César Segura, las multas por exceso de velocidad, señor presidente de Sutran, en los últimos seis años, a través de la empresa Apoyo Total, que tengo entendido que se ha pagado aproximadamente doce millones de soles, lo que me llama la atención es que solamente se ha cobrado medio millón de soles en multas, es decir, más de once millones de soles han quedado en nada. Entonces mi pregunta es: ¿Cuántas sanciones se han impuesto y cuánto se ha cobrado realmente en multas por exceso de velocidad en los últimos cinco años? Yo quisiera que usted tenga la gentileza de aclararme este punto, si es verdad o no, o si esta información que yo tengo es falsa o incorrecta?, en cualquiera de los dos casos.

Y quería antes de agradecerle la palabra a la señora Patricia, perdón, congresista, mil disculpas congresista Martorell.

El señor MARTORELL SOBERO (FP).— Gracias, presidente.

En realidad hemos escuchado atentamente todas las exposiciones de los congresistas y válidas por cierto. Para ser puntual y rápido, quería referirme a un solo tema: multas, que justamente usted presidente ha estado mencionando en su momento.

Vemos cuando hay un accidente de un transporte público, vemos en la televisión y en los periódicos, que aparece que el chofer tiene varios miles de soles en papeletas, en multas, o la empresa de transportes dueña del vehículo varios miles de soles, y no digo miles, ciento de miles de soles de multas, le pregunto a los señores de la municipalidad y son los que ejecutan la cobranza, que son los interesados en gestionar fondos, ¿cómo es posible que podamos ver que una empresa de transportes tenga varios millones de soles de multas acumuladas, o choferes varios cientos de miles de multas acumuladas y no se ejecute una cobranza?

Entonces, ante esta impunidad —vamos a decir así— que vean las empresas de transportes o los choferes, el servicio lógicamente sigue siendo ineficiente, inadecuado o de mala calidad; entonces creo que ahí deberíamos escuchar algo al respecto.

Adelante.

El señor .- Una interrupción, señor presidente. Gracias, congresista Martorell.

El señor PRESIDENTE.- Sí, sí.

El señor .- Agregando a lo que dijo el congresista Elías, si bien el Decreto Supremo 017 especifica los paraderos de ruta, este es muy amplio. Dice: Todo lugar pegado a la derecha, en la vía, que permita el libre tránsito por corto lado ese tiempo. Es una norma de escritorio.

Entonces la Sutran en su tema regulador ¿podría o no -es la pregunta- determinar ya de acuerdo a un estudio -porque sabemos que nuestro país está a través de centros poblados- los paraderos, de tal manera que las empresas también puedan indicar, así como se hace en Chile, no es nada del otro mundo, ya determinar cuáles son los paraderos a través de comunicación a sus usuarios?

Muchísimas gracias, congresista Martorell.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.- De nada.

El señor MARTORELL SOBERO (FP).- Solamente para terminar, presidente.

Es decir, que ante esta situación que vemos cuando sucede un caso de esta que menciono, debemos, pediría a la municipalidad que haga su función al respecto de sancionar realmente, porque colocar papeletas pasa a ser simplemente, como diríamos en buen criollo "un saludo a la bandera". Y en ese sentido es que creo que deberíamos tener una posición más clara de parte de la municipalidad, en este caso, o los centros reguladores para sancionar y cobrar y que esto no quede impune y genere todo este problema de mal servicio en el transporte público. Gracias.

El señor PRESIDENTE.- Gracias, congresista Martorell.

Antes de cederle la palabra a la congresista Patricia Juárez y al señor Héctor Rubio, por cinco minutos cada uno, por favor, quería proponer a los miembros de la comisión porque la próxima semana vamos a votar la creación de los grupos de trabajo que me imagino van a ser aprobados, propongo que se invite nuevamente a nuestros invitados para que en esos grupos de trabajo se pueda absolver, porque creo que nos quedaríamos cinco horas más y no terminaríamos, como muy bien dice el congresista Mulder, porque esto realmente es muy amplio.

Entonces me permito sugerirles a los integrantes de esta comisión invitarlos a ustedes para que pongan en los grupos de trabajo.

Me está diciendo acá el secretario de que el martes es feriado, me refiero para el mes de setiembre.

Vamos a concederle el uso de la palabra por cinco minutos a la señora Patricia Juárez, teniente alcaldesa de Lima Metropolitana.

La señora FORONDA FARRO (FA).— Cuestión previa, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Sí, congresista María.

La señora FORONDA FARRO (FA).— Yo quería sugerir en el sentido que usted ha indicado correctamente, que alcancemos las preguntas o las dudas que tengamos a través de la presidencia a los señores invitados de modo que ya vengan con algo mucho más documentado y puntualmente las respuestas, si es que así lo considera, ¿no?

El señor PRESIDENTE.— Gracias, congresista Foronda. Y me permito recordar algo que me olvidé.

El hecho de que en cinco minutos no van a poder responder las preguntas no significa que no la van a responder. Me permito pedirles que lo tienen que hacer llegar por escrito. Una vez que llegan, nosotros tenemos la obligación de hacerle llegar a todos los señores congresistas, o sea que las preguntas las van a responder sí o sí.

Muchas gracias.

Señora teniente alcaldesa.

La TENIENTE ALCALDESA DE LA MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA, abogada Carmen Patricia Juárez Gallegos.— Señor presidente, voy a tratar de dar respuesta rápidamente a todas las preguntas.

El señor PRESIDENTE.— Permítame una interrupción.

El señor .— Discúlpeme, señora.

Un poco para aclarar el sentido de la congresista.

Para que quede claro, señor presidente, es que nosotros quisiéramos además hacer llegar otras preguntas. Eso es simplemente. ¿Correcto?

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Sí, me parece muy bueno el aporte de la congresista Foronda. Vamos a hacerle llegar adicionalmente por escrito unas nuevas preguntas que nos van a hacer llegar a la Comisión de Defensa del Consumidor. Muchas gracias.

La TENIENTE ALCALDESA DE LA MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA, abogada Carmen Patricia Juárez Gallegos.— Muy bien. Con todo gusto nosotros vamos a absolver las preguntas que la comisión o los congresistas tuvieran a bien realizar.

Con respecto a la intervención del congresista Segura, a través suyo, señor presidente, efectivamente quiero mencionar que tenemos una absoluta falta de apoyo de la Policía de Tránsito.

Cuando se produjo este debate o esta decisión que tomó el gobierno saliente respecto a la eliminación del 24 x 24, el alcalde metropolitano salió a los medios de comunicación a señalar que nos está causando un grave perjuicio, porque por ejemplo, en ese momento el órgano de la municipalidad descentralizado, que es Protransporte contaba con 80 efectivos policiales en ese momento; actualmente tiene siete policías asignados al Metropolitano.

La Gerencia de Transporte Urbano tenía 86 policías asignado, la Gerencia de Transporte Urbano que fiscaliza todas las vías metropolitanas de Lima Metropolitana en general tenía 86, y ahora tiene 15, pero de los cuales usualmente llegan 10. Entonces nosotros estamos realmente trabajando los temas de transporte, el reordenamiento, el ordenamiento en cada una de las intersecciones solamente con personal de la municipalidad, inspectores de la Municipalidad Metropolitana de Lima.

Los corredores complementarios, por ejemplo, no tienen un solo policía asignado, se hace con los fiscalizadores, con los inspectores de Protransporte.

Con respecto a lo mencionado por el congresista Salaverry, efectivamente respecto a la incidencia de muertes, quiero hacer notar que en el caso del Metropolitano, que es una vía segregada, que es una vía ordenada, el año pasado se produjo solamente la lamentable pérdida de una sola persona, y este año, en lo que va de este año, afortunadamente no tenemos ninguna pérdida de vida. Eso qué significa. Que un sistema de transporte ordenado, un sistema de transporte debidamente monitorizado, con una central de tránsito, un corredor segregado no va a ocasionar pérdidas de vidas.

El congresista Donayre señalaba efectivamente que eran doce millones de viajes, pero realmente las personas en Lima, digamos, vamos de un sitio a otro, de repente en más de una vez vamos a nuestro trabajo, regresamos, nos desplazamos a otro lugar, y de repente una sola persona haciendo también las conexiones para llegar al lugar, pudiera estar haciendo de cuatro a seis viajes por día, porque se contabiliza un viaje de un punto de inicio al lugar de destino.

Luego, finalmente señala el tema de la subida en el peaje. El peaje, digamos el incremento no se debe a un tema de... esto se ha establecido contractualmente.

El contrato por ejemplo de rutas de Lima se suscribió en el año 2012, y ahí se establece un reajuste de valor constante. Es decir, que los incrementos se van a tener que dar. Se van a dar paulatinamente conforme se estableció contractualmente.

Este contrato de rutas de Lima se estableció, se suscribió en la gestión anterior en el año 2012, y efectivamente ha habido un incremento en la tarifa del peaje, porque se tiene que guardar también el equilibrio financiero en el contrato, y eso se estableció contractualmente ya desde el año 2012, como lo señalo.

Las empresas constructoras piden autorización...

El señor PRESIDENTE.— Congresista Donayre. (11)

El señor DONAYRE GOTZCH (APP).— Con su anuencia, mire, siempre somos nosotros propenso a echar la culpa a los anteriores. Yo estoy de acuerdo que la estabilidad jurídica que está en el contrato, pero nosotros no podemos cruzarnos de brazos y decir; está en blanco y negro en el contrato.

Si han sido lesivos al interés nacional y lesivos a todos los peruanos así este en el contrato tenemos que llamarlos, y porque hicieron bajo esos términos. Estamos nosotros en nuestra razón de defender, y no de decir, bueno, está escrito así y sigamos así.

Creo que tenemos el derecho a pedir explicaciones cuando se han hecho contratos lesivos al interés nacional, lesivos a los peruanos. Y a veces llegamos a tal punto en muchas concesiones que no tenga que ver esto, a ese artero entreguismo corrupto de nuestros recursos. Y tenemos que saber, pues, y llamarlos acá, porque se hizo, nada más, continúe.

Gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE.— Señora, alcaldesa.

La TENIENTE ALCALDESA DE LA MUNICIPALIDAD DE LIMA, abogada, Patricia Juárez.— Señor, Presidente.

Respecto a lo mencionado por el congresista Donayre, quiero hacer presente que el alcalde de Lima, tiene sucesivas y constantes reuniones con los concesionarios.

De manera tal, que las obras que estaban previstas de realizar en un tiempo más largo, han sido a través de la exigencia y la supervisión constante del alcalde de Lima, respecto a los concesionarios que estaban en alguna forma muy relajados, respecto a lo que tenía a las obligaciones que contractualmente tenían que cumplir, ahora lo están haciendo, y se está tratando de que todo aquello que estaba previsto hacer de repente en un año, se termine en seis meses.

Esa es la exigencia que el alcalde de Lima, está poniendo respecto a los diferentes concesionarios que se tienen en la municipalidad. Luego, respecto a la interferencia de vías que solicitan las empresas constructoras, esto es una autorización que otorga la Gerencia de Transporte Urbano de la Municipalidad Metropolitana de Lima, pero se hace siempre y cuando las empresas entreguen el estudio de impacto que van a ocasionar y siempre y cuando, se sepa cuáles son las vías que se van a tomar como alternativas.

Es una autorización otorgada, está acá el gerente de Transporte Urbano, y sí efectivamente, se cuida todas las posibilidades, pero también, digamos, no podemos nosotros como municipalidad, también parar en muchos de los casos la inversión privada. Si la inversión privada es responsable, si la inversión privada solicita los permisos y las autorizaciones que correspondan, la Municipalidad de Lima, previo los estudios correspondientes, otorga ese tipo de autorizaciones para interferencia de vías.

La autorización en vías públicas para el cobro de estacionamientos, en muchos de los casos ocurre en las municipalidades distritales, en el caso de Lima cercado que es las competencias en estos casos de la Municipalidad Metropolitana de Lima, no existe ese cobro irregular. En muchos de los casos se da en municipalidades distritales, que son las que no supervisan, ni controlan, el cumplimiento de estas disposiciones. Y efectivamente permiten que haya este tipo

mafias en algunos casos que cobran irregularmente estos derechos de estacionamiento.

El señor PRESIDENTE.— Sí, señor, congresista Edwin Donayre.

El señor DONAYRE GOTZCH (APP).— Señora teniente alcaldesa, no es mi afán, acá: molestarla, mortificar a la municipalidad. Nosotros tenemos una tarea de verdad, que todo el pueblo peruano no pueden hablar los 30 000 000, pero hablan a través de nosotros. Está bien, nosotros no podemos impedir la inversión privada, pero tampoco la inversión privada o los empresarios pueden perjudicar a todos los peruanos en un congestionamiento y en un caos, porque se apoderan.

Hay tres carriles, se apoderan hasta dos carriles, y hay un congestionamiento de 20 y 30 cuadras, que los peruanos tenemos que soportar, porque la empresa privada tiene que hacer su construcción de su edificio. Eso no es correcto.

Ellos verán a qué horas en la noche tendrán que trabajar, pero no pueden todos los peruanos sufrir, y estar una hora, dos horas, porque se agarran dos carriles. Eso no considero correcto, que trabajen, pues, en la noche, donde no hay el tráfico y pérdida de tiempo de todos los peruanos, pérdida de dinero, pérdida por combustible por mantenimiento. Y por qué, porque le dan a la empresa privada. Yo estoy de acuerdo que no hay que impedirle, pero tampoco que perjudique a todos los peruanos que se agarren dos carriles.

Y está ahí una mezcladora, está ahí un camión que descarga fierros, ladrillo y todo y material y agregados, frente a los peruanos tenemos que soportar, porque la empresa es privada. Así que eso yo desearía que así tan olímpicamente se tenga que excusar a la empresa privada en perjuicio de todos los peruanos de tener que soportar un caos y un congestionamiento, porque la empresa es privada.

Y, cuánto gana la empresa privada, señora teniente alcaldesa, ¿cuánto paga la empresa privada, cuando tenga que pedirle la autorización a la municipalidad y la autoriza. O es que hay algo que verdaderamente debajo de la mesa le conviene a la municipalidad para dar esas autorizaciones, y sale perjudicado los peruanos.

Yo, le pediría que esto se solucione, en bien de todos los peruanos, antes que las empresas constructoras, está el bienestar y el libre tránsito de todos los peruanos.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Yonhy Lescano.

El señor LESCANO ANCIETA (AP).— Sí, Presidente, muchas gracias.

Me ausente, porque estaba en la Junta de Portavoces, pero el punto que se está tocándose la interrupción de las vías, señor Presidente, para el funcionamiento de la ciudad de Lima, como de otras ciudades, es muy importante. En la Panamericana Norte, señora Teniente alcaldesa, hay zonas en la Panamericana Norte, hay zonas que están ocupadas por privados, hay una especie de

embudo que lamentablemente, Presidente, no deja funcionar a las vías, y son simplemente un asunto de gestión.

Y le hemos planteado a la municipalidad en una Mesa de Trabajo que tuvimos, que eso se tiene que coordinar entre la Municipalidad Metropolitana de Lima y los municipios distritales, ponen sus talleres en las vías, para limpiar carros, hay unos kioscos que se han ubicado, y lamentablemente, ahí la autoridad no funciona, no funciona. Y el asunto es simplemente, señor Presidente, situación de gestión, no se necesita norma, no se necesita ley, no se necesita resolución administrativa, no se necesita nada. Es simplemente de gestión.

Y, de tal manera, que la Panamericana Norte, estaría, señora teniente alcaldesa, funcionando de otra manera. Yo no sé si sobre estos puntos están tomando interés o no, porque lo veo coordinando o conversando con los asesores, y cuando habla el parlamentario no se llevan la inquietud. O sea, teniente alcaldesa, no sé si me ha escuchado, pero la Panamericana Norte, gran sector han venido los pobladores, han hecho huelga, han bloqueado la Panamericana Norte, y lamentablemente es un asunto de gestión, que ya lo hemos planteado la municipio, han tomado nota, pero, señor Presidente, creo que esto debería ser un asunto importante para la municipalidad, zonas que están ocupadas por privados hay que despejarlas, porque si no, no funciona bien la ciudad.

Gracias, por la interrupción, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE.— Le doy un minuto nada más para que termine, pero sabe porque, la señora teniente alcaldesa, porque todos tenemos comisión ahorita, a las tres, otros a las dos de la tarde. Y segundo, porque como dice el congresista Lescano, y todos los que han hecho preguntas, todos son muy importantes. Entonces, por respeto al tiempo vamos a continuar.

Tiene un minuto nada más, y le voy a dar solamente tres minutos al [...?], si quiere nos quedamos hasta mañana, yo no tengo ningún inconveniente, pero lo que sí yo le pido, le reitero, porque está grabándose; es que las respuestas nos las tiene que dar de todas maneras.

Y ahora estoy más que seguro que vamos a invitarlos en el mes de setiembre nuevamente a ustedes. Muchísimas gracias.

Tiene la congresista por un minuto, perdón, la teniente alcaldesa, ya le dije congresista, muy bien, la señora teniente alcaldesa, Patricia Juárez.

La TENIENTE ALCALDESA DE LA MUNICIPALIDAD DE LIMA, abogada, Patricia Juárez.— Sí, señor Presidente.

Nosotros estamos como Municipalidad de Lima presentes acá con total y absoluto respeto y respondiendo, y efectivamente a las interrogantes, no tenemos, es más, efectivamente como usted lo señala vamos a absolver todas las preguntas, pero realmente lamento, lamento, que se diga, que existe la posibilidad de que existía algún tipo de trato debajo de la mesa que beneficie a la Municipalidad de Lima; ese tema nosotros consideramos que es inaceptable.

Nosotros guardamos el debido respeto a la investidura de los señores congresistas, y venimos acá a explicar realmente lo que está haciendo la municipalidad con gran esfuerzo, porque la Municipalidad de Lima, es una de las instituciones que tiene de repente la menor cantidad de presupuesto asignado.

Estamos cumpliendo con todas las obras. Cuando nosotros recibimos la municipalidad, la recibimos con 15 000 000 de soles para inversión pública, se ha logrado revertir esa situación, y en este momento, más o menos estamos llegando, vamos a terminar en el 2018, con cerca de 1 000 000 000 de inversión producto de medidas de austeridad exhaustivas que se han tomado en la Municipalidad de Lima.

Con respecto a lo señalado por la congresista Foronda.

El señor DONAYRE GOTZCH (APP).— Esta bien, pero señor congresista, disculpe, usted dirá inaceptable.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Donayre.

El señor DONAYRE GOTZCH (APP).— Como se llama señor congresista, cuando directamente a uno, usted que tiene experiencia...

El señor PRESIDENTE.— Vamos a guardar el orden todos, por favor, por respeto a todos los señores congresistas y el público de la sala.

El señor DONAYRE GOTZCH (APP).— Mire, si no es inaceptable; entonces debe haber alguna razón, negligencia, irresponsabilidad, falta de sensibilidad por todos los peruanos, debe haber alguna razón, si no hay algo debajo de la mesa. Eso es nada más.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias.

Ya no vamos a conceder más interrupciones.

Por supuesto.

El señor MULDER BEDOYA (PAP).— Presidente.

Las interrupciones son para hacer acotaciones, no están para debatir permanentemente, porque con ese criterio que usa el congresista Donayre, todos podríamos intervenir cada vez que queramos y además poner el micrófono y empezar hablar, lo cual es un atropello y un abuso. O sea, hay que respetar las normas, Presidente, como primera lección antes de cualquier otra cosa.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, congresista Mulder.

Tiene la palabra el señor Héctor Rubio Guerrero, por tres minutos nada más con cargo a responder todas las preguntas por escrito, y su presentación en el mes de setiembre en esta comisión.

El SUPERINTENDENTE DE LA SUTRAN, doctor Héctor Rubio Guerrero
.— Muchas gracias, señor Presidente.

Voy hacer muy breve partiendo de lo señalado por el congresista Mulder.

Efectivamente, hay que ser modificaciones importantes en el marco normativo, nuestras normas son antiguas, hay procesos que tienen que mejorarse, procedimientos sancionadores hay que reducirse, como por ejemplo, aquellos que no nos permiten cobrar todo lo adecuado en infracciones, por un lado.

Adicionalmente a eso lo que tenemos que hacer es trasladar realmente la responsabilidad a quienes cometen a los responsables administrativos de los accidentes, en que muchos casos son las empresas, no solamente son los conductores. En ese sentido, hay propuestas de normativa a este tema.

La fiscalización en regiones, sí, efectivamente, se hace en coordinación ahora con algunos gobiernos regionales y vamos a continuar, en ese sentido.

Hemos potenciado nuestro sistema de control de velocidad, en la próxima reunión espero poder presentarle los avances de lo mismo. Y lo que yo pediría es solamente como la respuesta principal adicional en lo que es materia de fiscalización, es el tema de prevención. Ese es el tema más fuerte para poder reducir en este momento, el tema de los accidentes.

En ese sentido, como son la Comisión de Defensa del Consumidor, nosotros hemos traído un vídeo que va ser obligatorio para las empresas de transporte a partir del mes de setiembre. Yo ya no contestaría nada más, y pediría que lo pasen, por favor, para que quede como muestra de lo que se está haciendo en materia de prevención.

Lo pueden pasar en este momento con su venia, por favor.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Foronda.

La señora FORONDA FARRO (FA).— Señor Presidente, disculpe que insista, pero ya son casi las dos de la tarde. Tenemos comisiones a las tres y temas que no han sido, nos quedamos con algunos temas que no han sido respondidos, señor Presidente, y solamente una sugerencia para el señor Rubio, que acaba de intervenir, que tan importante como la proyección de material que nos ha traído y para compartir, con mucho gusto lo vamos a ver.

(12)

La propuesta de la articulación sectorial y de organización y de planificación, sí, es muy importante para la toma de decisiones para que no se vea esto como un traslape competencias interseccionales* no me toca a mí, te toca a ti, no es mi responsabilidad, es de aquel. Entonces, la idea nuestra de este diálogo de conversar con ustedes, es conocer, tener información precisa que lamentablemente por cuestiones de tiempo, en mi caso no se ha respondido nada, pero yo sí sugeriría, por favor, que en la próxima reunión, señor Presidente, se pudiera dar respuesta y quizás sustentada, en un informe que ustedes tengan para poder hacer una mejor intervención.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, congresista Foronda.

Y justamente usted propuso eso, lo vamos hacer llegar a los señores invitados.

La presidencia agradece a la señora Patricia Juárez, teniente alcaldesa de Lima y al señor Héctor Rubio Guerrero, superintendente de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancía, por sus presentaciones, ante la comisión. Y los invitamos a retirarse en el momento que consideren oportuno, para lo cual suspendemos la sesión por un minuto.

Por favor, le agradeceré que no se retiren los señores congresistas, para retirar el Acta, solamente un par de minutos, por favor.

Siendo la 13 con 50 minutos se levanta la sesión.

-Se levanta la sesión a las 13:50 h.