

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
PRIMERA LEGISLATURA ORDINARIA DE 2014

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

MARTES, 25 DE NOVIEMBRE DE 2014
PRESIDENCIA DEL SEÑOR JUSTINIANO RÓMULO APAZA ORDÓÑEZ

-A las 11:20 h, se inicia la sesión.

El señor PRESIDENTE.— señores congresistas, tengan ustedes muy buenos días.

Señores funcionarios invitados, de igual manera.

Siendo las once y veinte del martes 25 de noviembre de 2014, iniciamos la sesión con la presencia de los señores congresistas: Luis Galarreta, Yehude Simon, Freddy Sarmiento, Yonhy Lescano, Cecilia Tait que ha pedido permiso por la ceremonia que tenemos al frente, el congresista Julio Gagó y el que habla.

Sin el *quorum* reglamentario, damos inicio a la sesión de carácter informativo.

Pasamos directamente al punto uno de la agenda.

Colegas parlamentarios, están invitados en esta oportunidad los señores Raúl Pereyra Neto, gerente general de la empresa Rutas de Lima SAC; lo acompañan los señores Guillermo Queiroz, Diego Andrade, Gisella Benavente, Lorena Trelles, Rita Sorogastúa, Gaitano Cogorno.

Asimismo, el señor Jaime Shimabukuro Mike, gerente de la Promoción de la Inversión Privada de la Municipalidad de Lima, lo acompañan consecuentemente también la doctora Daniela Canales Hernández, el ingeniero Luis Alberto Taipe Silva y la doctora Noelia Lavado Rosado.

Como había manifestado, le damos la bienvenida y el saludo muy especial a los señores invitados por haber accedido a esta invitación para que puedan exponer la problemática que se ha tomado en cuenta.

Vamos a dar inicio a esta reunión invitando al señor Raúl Pereyra Neto, gerente general de la empresa Rutas de Lima SAC, para que pudiera hacer uso de la palabra.

El señor GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA RUTAS DE LIMA SAC, ingeniero Raúl Pereyra Neto.— Señor Presidente, congresistas, demás autoridades, muchas gracias por la oportunidad.

Hemos preparado una pequeña presentación en la cual vamos a explicar un poco cómo funciona el sistema de tarifas de la concesión Rutas de Lima a fin de explicar ahora cómo estamos, en qué momento estamos en la concesión.

Quisiera pedir la autorización para hacer una pequeña presentación para los congresistas.

El señor PRESIDENTE.— Gracias.

Colegas, tenemos que hacer notar que el tema a tratar el día de hoy es el alza de las tarifas del peaje en la Panamericana Sur y Norte.

El señor GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA RUTAS DE LIMA SAC, ingeniero Raúl Pereira Neto.— Paso la palabra a la señora Gisella Benavente, que va a explicar un poco la concesión y el sistema de tarifas.

El señor PRESIDENTE.— Tiene la palabra la señora Gisella Benavente.

La señora GERENTE DE RELACIONES INSTITUCIONALES DE LA EMPRESA RUTAS DE LIMA SAC, doña Gisella Benavente.— Buenos días.

Señor Presidente, gracias por la oportunidad de poder estar acá y poder explicarles un poco acerca de la concesión y cuál es el esquema de tarifas que tenemos dentro del contrato de concesión.

Nosotros somos la Concesionaria Rutas de Lima. Rutas de Lima es una concesión que tiene las tres vías más importantes de acceso a la ciudad, tenemos la concesión de Panamericana Sur desde el Trébol de Javier Prado hasta Pucusana, Panamericana Norte desde Habich hasta Ancón y la concesión de Ramiro Prialé que es una vía que vamos a continuar en diecinueve kilómetros hasta el puente Los Ángeles.

Esta es una concesión donde nosotros trabajamos ahora en Panamericana Norte y en Panamericana Sur, nosotros presentamos una iniciativa privada en el año 2009 y en el año 2012 esta iniciativa fue declarada de interés. El año pasado en el mes de enero, 2013, firmamos el contrato de concesión.

Nuestra vía tiene treinta años de concesión y transcurre por cuarenta y tres distritos de nuestra ciudad, con un promedio de doscientos mil vehículos por día que utilizan las carreteras.

Nuestro contrato de concesión, como todos los contratos, tiene sus propias particularidades, no son en todos los casos los contratos de concesión similares, siempre depende del tipo de vía que uno tiene, el flujo vehicular, las necesidades que tiene la ciudad para las carreteras.

Nuestro contrato tiene dos partes, es decir, dos tareas separadas; una de ellas es la inversión en infraestructura, es decir, todas las obras que se realizan en el contrato, se realizan con inversión cien por ciento privadas, es decir, con la recaudación del peaje no se hacen las obras, las obras se hacen con inversión cien por ciento privadas y estamos construyendo intercambios viales a nivel y a desnivel, extensión de vías auxiliares, la reubicación de los paraderos, puentes peatonales, etc.

Para ello tenemos una inversión privada de más de 2 020 millones de soles que vamos a ejecutar en obras en dos años por cada tramo.

Por otro lado, tenemos la operación y mantenimiento de las carreteras, que es lo que sí venimos haciendo desde febrero del año pasado, cuando nos entregó la municipalidad de Lima, que es nuestro concedente, la recaudación de los peajes.

Estos peajes van directamente a un banco, a un fideicomiso que garantiza que nosotros como concesionarios, no utilicemos esta recaudación para hacer obras, sino que las obras se hagan con inversión cien por ciento privadas.

¿En qué se utiliza la recaudación del peaje? En la operación y mantenimiento de las carreteras, es decir, en lo que los usuarios necesitan para la mejora y la conservación de la carretera que está utilizando y por la cual están pagando una tarifa de peaje.

Estos servicios incluyen la atención veinticuatro horas al día de manera gratuita con grúas, con ambulancias, con auxilios viales, que se brinda a los usuarios, hayan o no hayan pagado peaje.

Es decir, nosotros tenemos una vía donde no todos los usuarios que utilizan; y es más, la mayor parte de los usuarios no pagan peaje, pero sin embargo es compromiso dentro del contrato brindar los servicios a todos los usuarios que utilizan las carreteras.

El señor PRESIDENTE.— Perdón.

Damos la bienvenida al colega Emiliano Apaza Condori.

Contando con el *quorum* reglamentario damos inicio a la Séptima Sesión Ordinaria de la Comisión de Defensa del Consumidor y Organismos Reguladores de los Servicios Públicos.

Puede continuar, señora Gisella Benavente.

La señora GERENTE DE RELACIONES INSTITUCIONALES DE LA EMPRESA RUTAS DE LIMA SAC, doña Gisella Benavente.— Gracias, señor Presidente.

Como les mencionaba, nosotros tenemos la concesión de Panamericana Norte, Panamericana Sur y Ramiro Priale. La Vía de Evitamiento no es concesión nuestra, la Vía de Evitamiento es otra concesión, que es la Concesión de Vía Parque Rímac, y tiene sus particularidades contractuales así como nosotros tenemos las particularidades y las condiciones de nuestro contrato, que es lo que estamos explicando hoy.

Nosotros justamente todas lo que ven señalado en las carreteras son las obras que vamos a realizar con inversión cien por ciento privada. Nosotros justamente por eso teníamos dieciocho meses de plazo para conseguir el financiamiento total de las obras, lo cual logramos en julio de este año. Y una vez conseguido el financiamiento que son estos más de 2 020 millones de soles que vamos a invertir de manera privada en dos años por tramo, hemos comenzado las obras en agosto, porque justamente la recaudación del peaje es para la operación de mantenimiento, que es lo que venimos realizando el año pasado y no viene para el concesionario.

Es decir, el concesionario no hace uso directo de la recaudación del peaje hasta la culminación de las obras.

Estamos trabajando ya en Panamericana Norte y en Panamericana Sur y pronto comenzaremos también a trabajar la extensión de Ramiro Prialé en diecinueve kilómetros hasta el puente Los Ángeles.

Los centros de recaudación o los lugares donde tenemos ubicados los peajes –los ven ahí en azul– que tenemos en Panamericana Sur, tenemos en un sistema de recaudación completo.

Es decir, tenemos el sistema de recaudación de peaje que sirve para la operación y mantenimiento en los dos sentidos, de ida y de regreso y luego en los accesos a la Panamericana.

En la Panamericana Sur no se va a colocar, según el contrato, ningún peaje adicional.

En el caso de Panamericana Norte, tenemos un sistema de recaudación que está incompleto porque tiene el peaje solamente en un lado de la vía con dirección a Lima.

Solamente cuando las obras estén terminadas, cuando todas las obras que están comprometidas en Panamericana Norte estén listas, recién ahí se va a colocar un centro de peaje en el otro sentido para complementar o completar este sistema de recaudación en ambos sentidos.

En el caso de Ramiro Prialé, solamente cuando Ramiro Prialé ya tenga los treinta kilómetros, esté culminada toda la obra, se va a colocar un sistema de recaudación.

La unidad de peaje que existe hoy en día en Ramiro Prialé no pertenece a la Concesión de Rutas de Lima.

Esta unidad de Peaje que está en Ramiro Prialé solamente está ubicada para la Concesión de Vía Parque Rímac.

En el caso de Rutas de Lima, solamente cuando la Ramiro Prialé esté terminada, se va a colocar el sistema.

En cuanto a las tarifas de peaje que nosotros tenemos en nuestra concesión, todas las tarifas de peaje por tipo de vehículo y en qué momento va a costar qué tarifa, está establecido desde un inicio en el contrato de concesión.

Es decir, nosotros tenemos diferentes tarifas hoy en día en Panamericana Norte, en Panamericana Sur y en el centro que tenemos en Huaylas que pertenece a Panamericana Sur y un principio de nuestro contrato justamente por el hecho que la recaudación del peaje no se realizan obras con ese dinero, justamente bajo ese principio ningún incremento de peaje es para la concesionaria hasta que las obras se terminan.

Es decir, todo el peaje incluido los incrementos, van a un fideicomiso que está en un banco y que únicamente nos permite retirarlo para la operación y mantenimiento o para el fin que el incremento está determinado y nunca viene para la concesionaria hasta que las obras estén terminadas.

En este caso, la tarifa de peaje nosotros la recibimos el 10 de febrero del año pasado, como les decía, comenzamos a hacer la

recaudación porque justamente comenzamos a hacer la operación y mantenimiento de las carreteras.

El primero de julio del año pasado por obligación legal, tuvimos que agregarle a la tarifa de peaje el IGV que en el mismo principio el IVG no es un incremento que viene para la concesionaria, sino que se paga directamente al Estado Peruano, a la Sunat, que se tiene que pagar por ser empresa privada.

La Municipalidad de Lima no pagaba IGV por ser entidad pública, ellos no tienen la obligación de pagar IGV. En el momento que se transfiere a un privado, este privado tiene la obligación del Estado Peruano de recaudar el IGV y entregárselo a la Sunat.

El incremento de peaje que tuvimos el 19 de noviembre, que es al inicio de las obras obligatorias, este incremento de peaje las tarifas las pueden ver establecidas también en la presentación que tenemos a la vista y está especificado cada una de las tarifas.

Estas tarifas y el siguiente ajuste que tenemos programado al 50% de las obras que están contempladas de esta forma desde el inicio del contrato de concesión, se agregó 50 centavos a la tarifa de peaje que no viene para el concesionario.

Esta tarifa de peaje y este incremento también va a un fideicomiso en un banco donde se genera un fondo para contribuir con las obligaciones que tiene la Municipalidad de Lima en el caso de expropiaciones e interferencias con otros servicios públicos.

¿Por qué es esto? Porque justamente una de las ventajas del contrato que tenemos es que es un contrato autosostenible, ¿qué quiere decir esto? Que se ejecuta sin presupuesto público. El propio contrato genera los recursos que se necesita para que pueda ser sostenible a través del tiempo.

Entonces, este incremento no viene para la concesionaria sino que nosotros hemos colocado 100 millones de dólares en el contrato para cubrir **(2)** obligaciones de expropiaciones e interferencias para poder realizar las obras.

En caso esto no fuera suficiente y en el momento que se comienza a ejecutar, fuera más de 100 millones, justamente este fondo sirve para eso, para que no salga de presupuesto de la municipalidad, el contrato pueda continuar y este fondo es el que cubre este diferencial que es obligación de la Municipalidad de Lima porque siendo este contrato una asociación público privada, ambas partes tenemos obligaciones en el contrato.

En el caso de la Municipalidad de Lima, tiene la obligación de realizar las expropiaciones y las interferencias, esta es una obligación legal y contractual y para ello, sirve este fondo que es para el incremento del peaje.

Entonces, ni la recaudación es para la concesionaria hasta el final de las obras ni los incrementos de peaje son para la concesionaria hasta el final de las obras.

Las obras por ello se ejecutan con inversión cien por ciento privada y no con el dinero del peaje.

Una vez que se terminan las obras, cuando se llega a la tarifa final, la tarifa final sí al final de las obras tiene que cubrir la operación y mantenimiento de las carreteras, tiene que cubrir eventuales sobrecostos u obligaciones de la municipalidad, un derecho de concesión que tenemos que pagar a la Municipalidad de Lima y adicionalmente el retorno de las inversiones.

Estos 2 020 millones de soles que nosotros estamos colocando en obras hoy, van a ser recuperadas solamente cuando las obras se hayan terminado y a través del tiempo en los años de la concesión.

El señor PRESIDENTE.— Perdón.

Damos la bienvenida a los congresistas Giancarlo Vacchelli y Ángel Neyra.

Dejamos constancia que estamos en la Octava Sesión y no en la Séptima, como había dicho hace un momento.

Gracias.

Puede continuar.

La señora GERENTE DE RELACIONES INSTITUCIONALES DE LA EMPRESA RUTAS DE LIMA SAC, doña Gisella Benavente.— Gracias, señor Presidente.

Uno de los temas que nosotros justamente estuvimos muy preocupados desde el inicio de la concesión, era que los usuarios pudieran sentir una diferencia al momento que utilizaran las carreteras, porque uno de los objetivos es que el usuario reciba servicios de calidad al haberlo concesionado a un privado para que opere y mantenga las carreteras.

En este caso, justamente nosotros trabajamos por temas de seguridad vial, también lo primero que hicimos fue participar y tener la Marca País como una marca que nos acompaña a la Marca Rutas de Lima.

La Certificación Internacional Trinorma. Nosotros tenemos menos de dos años de concesión y en menos de un año de concesión, conseguimos los dos ISOS y el OHSAS, que son certificaciones por Buroveritas que nos llevó a ayudar a que nuestros procesos como concesionario tengan estándares internacionales para beneficios de los usuarios.

Es decir, en menos de año de concesión nosotros tuvimos ya los dos ISOS y el OHSAS.

Adicionalmente a eso tenemos ya la certificación LI, que es una certificación medioambiental para las plazas de peaje que estamos construyendo en Villa.

El año pasado el BID, que es el Banco Interamericano, también tiene un premio de infraestructura donde elige de América Latina diferentes proyectos que ellos consideran que benefician a la población a nivel de la región.

Nuestro proyecto fue elegido entre los doce proyectos más importantes de América Latina porque se consideró justamente la relación del beneficio, calidad de servicio que tiene para los usuarios.

Finalmente, este año el *World Finance*, nos ha entregado el Premio a la Mejor Asociación Público Privada a Nivel Mundial. Se han evaluado proyectos en todo el mundo donde se han evaluado justamente las asociaciones público privadas y los compromisos que tienen ambas partes, que sean equitativos y que traigan beneficios a la población. Y este año hemos sido nombrados la Mejor Asociación Público Privada por el *World Finance* a Nivel Mundial.

Como les mencionábamos, nosotros con la recaudación del peaje y justamente para que entendamos un poquito más en detalle en qué se utiliza la recaudación del peaje que no se utiliza para hacer la obras, nosotros hacemos la operación y mantenimiento de las carreteras, estos servicios que brindamos a los usuarios y que vamos a explicar muy brevemente, tenemos servicios veinticuatro horas al día.

El señor PRESIDENTE.— Perdón.

Damos la bienvenida a la congresista Gabriela Pérez del Solar.

Puede continuar.

La señora GERENTE DE RELACIONES INSTITUCIONALES DE LA EMPRESA RUTAS DE LIMA SAC, doña Gisella Benavente.— Gracias, señor Presidente.

Tenemos servicios de atención de emergencias viales las veinticuatro horas del día, que como les comentábamos, son servicios a los que acceden los usuarios sin ningún costo. Estos servicios son parte de la operación y mantenimiento y las recibe el usuario haya o no haya pagado el peaje.

Hemos implementado también tres bases operacionales para mejorar los tiempos de atención, de emergencias a las carreteras y podamos llegar cada vez más rápido a las emergencias que los usuarios tienen en las vías.

También trabajamos en la mejora de la señalización vertical y horizontal de la carretera como parte de la preocupación por tener una infraestructura mucho más segura para los usuarios, la limpieza de las estructuras, contamos con barredoras mecanizadas veinticuatro horas al día.

En el servicio de atención de emergencias, hacemos un promedio de dos mil doscientas atenciones por mes.

Nosotros cuando empezamos a operar hace menos de dos años, los usuarios no tenían acceso a un número de emergencia y hoy en día ya tenemos casi treinta y ocho mil atenciones que hemos realizado a personas y vehículos, de las cuales la mayor parte son auxilios viales. Todas estas atenciones son con el dinero que se recauda del peaje.

En el caso del recojo de basura y desmonte, también es parte de la labor que se realiza con la operación y mantenimiento con la recaudación del peaje.

El año pasado entre julio y diciembre, hemos recogido diecinueve mil toneladas de basura en Panamericana Norte y Panamericana Sur, de hecho, es un problema que nosotros estamos tratando de

alguna manera solucionar, porque la operación y mantenimiento, la recaudación del peaje, está destinada a recoger basura, pero el papel que el usuario tira por la ventana en el momento que está recorriendo la carretera y no la basura domiciliaria de los distritos con los que nosotros colindamos.

Este año, entre enero y octubre ya vamos recogiendo más de veintinueve mil toneladas de basura en Panamericana Norte y Sur.

Hacemos también la reposición de guardavías para mejorar la seguridad vial.

Tenemos diversos programas de trabajo con la comunidad, principalmente enfocados al tema de seguridad vial, porque nosotros justamente estamos trabajando porque las carreteras tengan una infraestructura más segura, pero no vamos a lograrlo sin trabajar en educación vial de los usuarios que utilizan la vía; es decir, podemos tener una serie de puentes peatonales, pero si los usuarios no lo utilizan, finalmente siempre estarán poniendo en riesgo su vida y eso es parte del compromiso que nosotros tenemos como concesionarios.

Las obras que hemos realizado antes del financiamiento, también con inversión cien por ciento privada, hemos financiado la reconstrucción del puente San Pedro que se cayó por un accidente que hubo en julio de 2013.

También hemos realizado con financiamiento propio la construcción del Intercambio Vial Alipio Ponce, que está considerado dentro del contrato como la obra inicial donde se realizó el reordenamiento del tránsito.

Hemos mejorado también las plazas de peaje principales que tenemos en las vías, para mejorar la atención que les damos a los usuarios al momento de pasar por las plazas.

Todo esto que estábamos mencionando, justamente es a lo que se destinan la recaudación del peaje que no viene para el concesionario hasta que las obras estén culminadas.

Justamente porque la inversión es cien por ciento privada y no se financia con la recaudación del peaje, entonces en julio de este año hemos conseguido el cierre financiero del proyecto; es decir, 2 020 millones de soles que vamos a invertir en las carreteras, en dos años por cada tramo.

Hemos conseguido obtener la mayor colocación de bonos en soles de la historia del mercado de capitales peruanos. Nunca en el mercado de capitales peruanos se había tenido una colocación de esta naturaleza y esto, de hecho, es una buena noticia para el país porque esto demuestra además la confianza que tienen inversionistas en los proyectos que el Perú se encuentra realizando.

Como parte de las entidades que nos han financiado el proyecto y que han invertido y que han confiado en el proyecto, tenemos a casi todas las AFP y las aseguradoras más importantes del país.

Las obras que estamos ejecutando ya una vez conseguido el cierre financiero que se hacen con inversión cien por ciento privada.

Estamos haciendo ya cuatro intercambios a desnivel, que hemos iniciado en agosto. Obtuvimos el cierre financiero en julio.

En agosto comenzamos a trabajar en las obras y tenemos ya el Intercambio Vial a Desnivel en Alisos, que está en Panamericana Norte, al 735 de avance de obra.

En dos meses tenemos también la construcción del Óvalo de 25 de Enero, que también es un intercambio a desnivel, que ya lo tenemos al 25% de avance en mes y medio.

Estamos también construyendo el Intercambio vial a Desnivel en Chillón, que va a permitir tener retornos para las personas que están en Panamericana Norte, con un avance al 15%.

Tenemos también el Intercambio Vial a Desnivel en Benavides que es el primer intercambio vial que estamos construyendo en Panamericana Sur.

Este intercambio a desnivel consiste principalmente en la construcción de un túnel que va por debajo de la carretera y que permitirá a las personas de San Juan de Miraflores que van por Pista Nueva a Villa María del Triunfo también, que en lugar de tomarse once o veinte minutos en llegar a su destino, lo hagan en minuto y medio; es decir, con esto se beneficia más de diez mil, treinta mil personas por día y le quitará flujo vehicular alrededor de diez mil vehículos por día al puente Benavides y también consiste en el reordenamiento del tránsito que necesitará previamente el ensanchamiento y la habilitación de las vías.

Estamos realizando también la repavimentación de las dos carreteras de Panamericana Norte y Panamericana Sur. Esto comprende no solamente repavimentar la vía, sino también la señalización horizontal y vertical. Y estamos trabajando también en la mejora de las vías que incluye el pintado del trabajo de la berma central, mantenimiento de áreas verdes. Todo esto se hace, como les comentaba, con inversión cien por ciento privada.

Estamos trabajando también en la colocación de muros de concreto para mejorar las bermas laterales que estaban llenas de desmonte y de taludes que impedían el tránsito dentro de la carretera.

También estamos trabajando en la rehabilitación de los puentes peatonales tanto en Panamericana Norte como en Panamericana Sur. Los usuarios necesitan tener la posibilidad de cruzar de manera segura la carretera y estamos rehabilitando los puentes.

Estamos también arreglando los muros de concreto y las rejas que tenemos en la berma central, porque justamente uno de los problemas principales que tenemos es que a pesar que existen puentes peatonales, los peatones aún cruzan por la carretera.

También estamos colocando los muros de concreto debajo de los puentes peatonales para evitar que los usuarios no utilicen el puente como medida de seguridad.

El señor PRESIDENTE.— Perdón.

Damos la bienvenida a nuestra colega, la congresista Esther Capuñay.

Puede continuar, señora.

La señora GERENTE DE RELACIONES INSTITUCIONALES DE LA EMPRESA RUTAS DE LIMA SAC, doña Gisella Benavente.— Gracias, señor Presidente.

Entonces, finalmente esto es parte de los trabajos que estamos realizando, como les decíamos, la inversión en obras de acuerdo al contrato la hemos comenzado en agosto de este año. Ya tenemos el primer intercambio al 78% de avance. Estas obras no se realizan con la recaudación del peaje.

La recaudación del peaje es para la operación y mantenimiento de las carreteras, el incremento de peaje no viene para la concesionaria tampoco, ningún incremento de peaje, hasta que las obras se terminen. Y como parte de Asociación Público Privada, este incremento sirve para generar un fondo para que el contrato pueda seguir siendo autosostenible, que es el principio del contrato que nosotros tenemos.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchísimas gracias.

Vamos a escuchar ahora la intervención del señor Jaime Shimabukuro, maestro y gerente de Promoción de Inversión Privada de la Municipalidad de Lima, en representación de la señora alcaldesa Susana Villarán, que lamentablemente no está presente, suponemos que está de repente alistando maletas para poder dejar la municipalidad. Pero debía estar por encima la responsabilidad que tiene de asistir a una invitación, porque estamos en el deber moral las autoridades, de dar cuenta de lo que hacemos y lo que debemos de hacer.

En esa representación estamos nosotros. Con esa atingencia, le vamos a dar la palabra a su representante, por la cortesía y el espíritu democrático, más que todo, que practicamos en esta comisión y en el Congreso.

Tiene la palabra el señor Jaime

El señor GERENTE DE PROMOCIÓN DE INVERSIÓN PRIVADA DE LA MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA, ingeniero Jaime Shimabukuro.— Gracias, señor Presidente.

Ante todo, buenos días.

Vengo en representación de la señora Susana Villarán, alcaldesa de la Municipalidad de Lima, básicamente el pedido que me hizo ella es que explique técnicamente los conceptos que están detrás de estas decisiones. (3)

El primer elemento que debemos tener claro en este tipo de análisis es los bajos niveles de recursos que tiene la municipalidad.

La municipalidad si no contara con el concurso de la inversión privada, en este caso jamás podría realizar esta obra que se viene ejecutando.

Para que tengan una idea, más o menos del presupuesto de la municipalidad.

Aproximadamente el *per cápita* de la Municipalidad Metropolitana de Lima le toca a cada ciudadano, un *per cápita* de 50 dólares. Con esos 50 dólares tiene que cubrir necesidades básicas de seguridad, necesidades de infraestructura y mobiliario urbano, que ustedes notarán que es un presupuesto muy exiguo.

Con esos 50 dólares no se podría ejecutar muy poco, tanto es así que solamente la inversión en este proyecto que estamos presentándolo o que estamos discutiéndolo, significa más del 150% del presupuesto municipal. Un poco para encuadrarnos en el tema.

A partir de ese tema, quiero que entendamos un poco el concepto que tenemos detrás de la municipalidad.

El concepto que tenemos detrás de la municipalidad es que la concesión es un medio para lograr un fin, ¿cuál es el fin? El bienestar del ciudadano.

Nosotros nos concentramos en el bienestar del ciudadano, y eso significa que nosotros no tratamos esto como si fuera una obra pública, tratamos esto como un servicio que debe tener todo ciudadano de tener una vía rápida y segura.

El espíritu que está detrás de esta concesión es el que los niveles de servicios involucrados en esta concesión es que esta concesión tiene que ser una autopista. Esa autopista debe permitir una serie de facilidades para el traslado y la seguridad de las personas, ahorrar hoy en día solamente para que tengan una noción más o menos en todo Lima, se pierde alrededor de 5 mil millones de dólares que se cuantifica como horas hombre perdidas. Se están perdiendo en Lima más de hombres horas perdidas y se está perdiendo combustible.

En Lima estamos desperdiciando todos los ciudadanos por el tiempo que estamos perdiendo, casi todos somos sufrientes del tráfico que hay ahora en Lima, más o menos eso nos está significando que se pierde 5 mil millones de dólares.

Hoy ya la sociedad está pagando esos costos, lo único que estamos haciendo ahora es que en lugar de esos costos se sirvan o se desperdicien, lo que estamos haciendo es recanalizándolo para hacer obra de infraestructura. Y esos costos, recanalizados se consideran como peajes.

Lo que tenemos claro es que en este caso y a partir de experiencias anteriores, el cobro de los peajes, en este caso la disponibilidad de los peajes, no va a ser inmediata para el concesionario si es que no han acabado las obras y si es que no se verifica también el cumplimiento de la calidad del servicio de la vía.

Recuerden que en este caso los peajes que ya hoy en día vienen ocurriendo, acuérdense porque estamos recanalizando el desperdicio de los recursos que eran horas hombre perdidas y eran combustible desperdiciado. Lo único que estamos haciendo es que en lugar que eso se desperdicie, se está recanalizando vía peajes.

Esos peajes van a servir básicamente para cubrir las obras de infraestructura, para cubrir la operación y para cubrir dos temas que son muy importantes y que son muy sensibles en este tipo de concesiones, son las liberaciones de predios. Hay que liberar predios.

Lima no fue planificada en aquel entonces, ahora hay que liberar predios para que la vía tenga un carácter de autopista y también hay que ver todo el tema de interferencia, que es un tema sumamente complejo en estas concesiones, que son los temas más complejos de este tipo de concesiones, que son las que nosotros estamos sufriendo.

Lo que nosotros sí tenemos en este caso es la concesión que presentar y es que las obras tanto en Panamericana Sur como ya lo mencionó Gisella, la más importante que tenemos es la de Alisos y 25 de Enero, que son obras que ustedes ya lo están viendo, que está ocurriendo.

En Panamericana Sur se ha intervenido en el puente Alipio Ponce y se ha intervenido en el puente San Pedro.

Lo que tratamos y un poco lo que queremos decir es que el peaje que se va a cobrar es un peaje que ya hoy es recanalizar recursos que se están desperdiciando y que al fin y al cabo es un correlato de la calidad que debemos dar a la vía.

Acá cuando hablamos de la vía no solamente pensemos en la obra que se está haciendo, sino en la calidad que es una calidad de autopista. Un poco eso es lo que quería mencionar.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Se agradece la intervención del señor Raúl Pereyra Neto y a la señora que ha efectuado el informe, así como también al señor Jaime Shimabukuru, porque han expuesto la problemática sobre el tema del alza del peaje.

Vamos a dejar en el uso de la palabra a los colegas parlamentarios que deseen hacer el uso de la palabra.

Estaba primero, con las disculpas del caso, primero son las damas porque hoy estamos festejando una fecha trascendental. Estaba el colega Galarreta, pero vamos a dar el uso de la palabra a la congresista.

La señora .— Gracias, señor Presidente.

Aprovecho que está el concesionario de la Municipalidad de Lima.

Todos los días paso por el puente Villa y realmente da pena y vergüenza las colas que se hacen y que se crea yendo al desvío que van todos los camiones, carros a Villa El Salvador, la zona industrial.

Toda la Panamericana Sur antigua está hecha un desastre y nadie mete un sol ni le interesa realmente esa vía que al final es una vía muy importante porque todos los almacenes, todos los nuevos empresarios están en esa zona. Y las quejas que llegan de llantas que se rompen, de carros que se destruyen porque es imposible. No sé si ustedes han tenido la oportunidad de pasar

por ahí, pero es imposible ir a más de cinco kilómetros por hora.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Tiene la palabra el colega Galarreta.

Vamos a agradecer que vayan tomando nota de las preguntas para que en forma conjunta puedan darle respuesta una a una, según la intervención de nuestros colegas congresistas.

Tiene la palabra el colega Galarreta.

El señor GALARRETA VELARDE (PPC-APP).— Gracias, señor Presidente.

Voy a iniciar, obviamente saludando a los señores congresistas, a nuestros invitados.

Tengo que iniciar suscribiendo su comentario inicial, valga la redundancia, en relación a la primera autoridad de mi ciudad, que lamentablemente no haya podido participar de esta sesión, porque creo que esta es una decisión positiva de la Municipalidad de Lima, de concesionar toda vez que el Estado no tiene los recursos y creo que el señor Shimabukuro ha sido claro en el *per cápita* que hay por cada ciudadano limeño, que es enormemente distante a lo que puede ser *per cápita* de una persona de Bogotá, por ejemplo, de Quito, de cualquier capital de Sudamérica.

Es decir, estamos desgraciadamente muy lejos de tener como ciudad el presupuesto que correspondería a una ciudad de la magnitud de Lima, de diez millones de habitantes, etc.

Pero hubiera sido importante, seguro debe estar inaugurando algún evento, entregando algún premio a algunas personas, en fin; pero hubiera sido importante que la autoridad política esté aquí para defender, sustentar y exponer.

A través suyo, señor Presidente, el señor Shimabukuro ha sido bastante rápido en darnos algunas explicaciones, creo que técnicas e interesantes.

Sin embargo, las primeras preguntas son para la autoridad municipal. Creo que lo que a mí me hubiera gustado, no sé si coincidirán los demás congresistas, esta es una concesión dentro de un proceso legal que se ha dado, que se requiere, que es necesario, pero me hubiera gustado que la autoridad municipal estuviera presente, y a eso va mi pregunta frente al concesionario.

Se está cumpliendo los plazos, se están cumpliendo con las condiciones, se están cumpliendo con los términos. Es así, yo he visto estos temas, entiendo que es así, que el IGV al pasar de mano pública a mano privada tiene que sumarse y eso apareció como un primer incremento que obviamente fastidia a cualquier ciudadano que se incremente los costos de los peajes, de las personas que transitamos diariamente por los peajes.

Pero eso no le puedo pedir a una persona tan técnica que creo que es una persona además un buen técnico, como el señor Shimabukuro.

Lo que debería hacer la autoridad o el liderazgo que siempre ha faltado lamentablemente en la ciudad.

Entonces, voy a pedirle que haga nuevamente su exposición la Municipalidad de Lima en los términos que creo que son los que se necesitan, cuánto, cómo, se viene cumpliendo el contrato de concesión con el concesionario. Creo que eso es lo más importante que hay de la municipalidad, en qué está fallando, si está atrasado, si no está atrasado.

Vuelvo a repetir, señor Presidente, yo estoy adelantando una respuesta. Por ejemplo, la municipalidad nos podría decir: no es así porque el IGV no tenía que incrementarse. Yo sé que es así, eso es legal.

Es legal que pase el IGV cuando pasa a manos privadas, ha pasado con la otra concesión que también ha hecho la municipalidad.

Entonces, esa es mi primera inquietud. Tal vez me olvide de alguna pregunta específica, pero creo que la municipalidad sabe a qué me refiero, qué es lo que esperaría yo al frente teniendo la autoridad, al concedente, al concesionario. El concedente me debería explicar: sí, señores parlamentarios, hemos estado siguiendo el tema y sí tenemos que se viene cumpliendo en esto, hay un atraso en esto, falta esto, no sé. Primera pregunta.

Segunda pregunta obviamente al concesionario, a la empresa privada, casi la misma pregunta pero tal vez deben tener una información más al día, toda vez que la fiscalización o la coordinación de cómo se va cumpliendo el contrato no creo que sea permanente o diario.

Por ejemplo, hablamos de un 15% en el avance de una obra, eso está dentro de los plazos o debería estar en 30%, me refiero específicamente al caso del puente Chillón, que además cuando uno va a Puente Piedra y llega a la parte del puente Chillón es un cuello de botella y hay un cerro incluso que hasta antes había y ahora está cerrado, este tobogán enorme donde mucha gente iba a hacer su verano y ahora ya lo han cerrado porque ese tobogán que terminaba arriba era en la Panamericana Norte.

Ese 15%, a través suyo, señor Presidente, lo pongo como ejemplo porque la exposición no dice: ya estamos en 15% en Chillón.

Ahora mi pregunta va no solo en eso sino en lo demás, esos son los plazos, estamos yendo bien con los plazos, hay algo que está mal en los plazos, etc.

Hay un tema que creo que no va a pasar desapercibido el día de hoy y obviamente creo que es importante, aprovechando la presencia del concesionario, después de la primera inquietud hacia ellos, que es también cómo van los plazos, qué es lo que se está complicando, cómo va el tema de Prialé, el tema de las expropiaciones que es uno de los temas que a veces se complica mucho por el lado del Estado, es decir, a veces el Estado se obliga a entregar los terrenos y finalmente el Estado tiende a demorarse en los procesos de expropiación, el tema de los pagos, etc.

Pero en general esa es una de las inquietudes en relación a Prialé, porque por lo que he escuchado, todavía está un poco más adelante en la proyección, pero definitivamente a mucha gente nos interesa poder ver culminado para cuándo, cuánto es el avance, si estamos de acuerdo o no.

Sabemos que cuando ya esté culminado entrará la caseta de peaje en la parte donde está Huachipa. Esos son los temas generales.

El tema específico, señor Presidente, relacionado a Benavides, creo que no tanto por ser vecino hoy de la zona, hace unos meses estoy por allá, sino porque creo que más o menos hemos visto en algunos medios de comunicación. Yo acá tengo una lámina que no están enumeradas, entiendo, he tenido la oportunidad de solicitar la información sobre cuál va a ser esta salida.

Pero sería bueno que nos puedan informar qué otras alternativas se evaluó, quién consideró o cómo consideraron que esta era la más viable, que esta era la más adecuada, que era la más eficiente.

Es verdad que anteriormente, no por una obra, sino por no sé si esta gestión o la anterior, no estoy muy seguro, ya se había hecho más o menos este desvío de autos y la parte de la curva – estamos hablando de la parte de Cassinelli– el ángulo de curva se ha estudiado bien.

Yo creo que es un buen momento para explicarle a la representación sobre este tema que ha preocupado a varios vecinos, en relación a cuánto es el tiempo que va a demorar esta obra, si es que esta obra por un lado va a agilizar para la llegada de los ciudadanos porque veo que va a ser un solo sentido, la Benavides, ese ingreso va a ser perfecto para los que viven arriba; claro, pero lo que están en el borde, que entiendo su molestia específica han señalado, la pregunta es: antes no se ha hecho ya este esquema. Y algunos dicen que el ángulo de la curva en esa Cassinelli, que es una especie probablemente de un bus de determinado metraje, no vaya a dar la curva.

Esos temas específicos y todo lo que pueda ahondar en esta preocupación sobre el caso de esa obra específica, si nos la podrían dar hoy en relación a aclarar algunas inquietudes de los trazos, del tramo, si hay otra alternativa adicional o ya esa es la única alternativa que se tiene.

Esas son mis tres preguntas, señor Presidente.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Tiene la palabra el congresista Yehude Simon. (4)

El señor SIMON MUNARO (PP).— Gracias, Presidente.

Yo no creo que Susana no venga porque se va ir y porque no quiera venir, algún problema debe tener, pero Susana cada vez que la invitado ha llegado sin ningún problema.

Sí, en efecto, era importante que este aquí, pero tampoco podemos poner las cosas que no viene porque tiene algún temor o

porque no le interesa. Si no le interesa, Presidente, no se hubiera incrementado estos 50 céntimos y hubieran esperado que venga la nueva administración y lo incremente.

Hay una pregunta que se hace la población, que entendemos en función de la explicación que han dado ustedes, pero de repente, hay que no solamente explicar a los congresistas, sino a la población en su conjunto. Por ejemplo, ellos preguntan cuál será las mejoras para poder justificar este incremento. O sea, yo entiendo lo que ustedes han explicado, pero la población no lo entiende, o sea, cada vez que se incrementa medio sol, un sol, la población dice para qué.

Entonces, yo creo que hay una falta de comunicación del municipio o no se está llegando como debería llegarse para poder entender que está plata sirve como especie de un fideicomiso para pagar finalmente la deuda, pero en fin. Creo que habría que explicarlo.

Segundo, me sumo a lo dicho por Gabriela Pérez, que la Panamericana Sur, esa parte que ella menciona, es realmente un escándalo, entonces, hay que ver cómo se corrige ese problema, porque de verdad si eso es una autopista y llegamos a ese sector ya no es una autopista, es la entrada a un asentamiento humano recién invadido.

Tercero, cuál es la inversión final. Ustedes ponen 30 años para recuperar, porque está concesionado 30 años. La pregunta es cuántas veces más se va a incrementar ese peaje, porque si son 30 años para concesionar y los costos se han incrementado, entonces, cuánto tiempo más, porque entenderíamos que la justificación para este incremento era para que no se vuelva a incrementar más la tarifa. Esa era más o menos la explicación que se me daba, entonces, quiere escucharlo de boca de ustedes, por supuesto.

Cuarto, es bien cierto de que una concesión es fundamental no solamente para los municipios de Lima u otros, sino incluso nosotros sacamos en el caso de Lambayeque, acabamos de recibir unas obras más importantes para el norte y yo creo que para el país, el proyecto Olmos donde fue obra de una concesión, una alianza público-privado, o sea, que las concesiones no son malas, pero tienen que quedar completamente clarificadas, y lo reitero, no solamente para poder darle una explicación a los congresistas preocupados por esos incrementos, sino también tener la capacidad de que el ciudadano de a pie, el ciudadano que no comprende esas cosas técnicas puedan entender que eso está justificado.

Yo quedo por ahí, Presidente.

El señor PRESIDENTE.— Tiene la palabra el señor congresista Gagó.

El señor GAGÓ PÉREZ (GPPF).— Gracias, Presidente. A través suyo un saludo a los congresistas y aquí a los invitados de la concesionaria Rutas de Lima, al representante también de la Municipalidad de Lima Metropolitana, la alcaldesa.

Tengo unas preguntas. Este redondeo que se ha hecho ahora de 4.35 a 4.00, estos centavos, se ha hecho hacia arriba, el redondeo. Esto no está yendo acaso en desmedro del mismo usuario. Señor Presidente, esto debe ir en contra del Código de Protección de Defensa al Consumidor, porque hay un código, que creo que ha sido aquí; muchas veces hemos hablado acerca de este código y tratamos de defenderlo. Sería bueno invitar al presidente de Indecopi para que nos diga si este redondeo que se está haciendo hacia arriba, que va en desmedro de los consumidores es correcto, o sea, se puede hacer vía contractual.

Dos, el día sábado estuve en Puente Piedra con varios pobladores y me hicieron una pregunta la cual no pude exactamente responder y justamente tiene que ver con el tema. La gente que vive en Puente Piedra tiene un cementerio que está muy cerca. Entonces, me dicen, es el colmo que nosotros viviendo aquí en Puente Piedra para ir al cementerio tenemos que pagar peaje y ahora que van a abrir otro peaje en sentido contrario vamos a tener que pagar doble peaje, sin salir de nuestro distrito. Entonces, me dicen, por qué castigan al distrito de Puente Piedra.

La razón es muy lógica, tienen toda la razón, si yo vivo en el distrito y a mis parientes entierro en el mismo distrito y para ir al cementerio tengo que pagar peaje, sin salir del distrito.

Ustedes han visto esto, saben qué es lo que se puede hacer frente a esto, porque la población está hoy un poco alterada, preocupada, porque dicen, cada vez que tenemos que ir al cementerio tenemos que pagar peaje, y si van a abrir el otro peaje de regreso sería doble peaje. Entonces, me dicen, increíble que en el mismo distrito la gente se perjudica.

Tres, por qué se responsabiliza las expropiaciones, estas interferencias con servicios públicos al concedente y no al concesionario, como se ha hecho ya en otras concesiones anteriores. Por ejemplo, la última de Vía Parque Rímac, o sea, acá va de frente al concedente, o sea a la municipalidad. Entonces, va una pregunta más que todo al representante de la señora Susana que me hubiese gustado mucho hacérsela a ella directamente, pero creo que él nos puede contestar.

Gracias, Presidente.

El señor PRESIDENTE.— Tiene la palabra el señor congresista Lescano.

El señor LESCANO ANCIETA (AP-FA).— Señor Presidente, muchas gracias. Saludar a los colegas, representantes de la Municipalidad y a la empresa concesionada Rutas de Lima.

Y en realidad, lo que yo percibo que en nuestro país se hace inversiones con la plata de población. Para nosotros es intrascendente que el dinero vaya a un fideicomiso o no vaya a un fideicomiso. La población está pagando más dinero en periodos muy cortos, en los peajes. Comenzó en 1 de julio de 2013 el incremento ahora estamos en noviembre y se incrementa 50 centavos más.

El pueblo poco entiende, señor, de que esto vaya a un fideicomiso o no, el pueblo siente que se le está cobrando 50

centavos más, pero ve las mismas carreteras. Los colegas ya han dicho la situación en que se encuentra algunos puntos. Y no se le puede cobrar pues, señor Presidente, 50 centavos más o un 1.50 en estos periodos que han pasado solamente por tapar un hueco. Se debe cobrar cuando hagan obras grandes obligatorias, no por tapar un hueco, y a veces mal tapado.

Entonces, hacen, señor Presidente, negocio con la plata de la población. La representante de la empresa dice, estamos haciendo inversiones con nuestro propio dinero, entonces, para qué les hacen pagar más a los usuarios en los peajes, ¿por recoger la basura? Eso me parece una tomadura de pelo, señor, eso corresponde a los municipios, recoger la basura. Recoger la basura no es una obligación principal de una empresa concesionaria, es hacer pistas nuevas, obras nuevas para que las carreteras estén mejor y haya mejor fluidez en la circulación de los vehículos.

Y vemos, señor, en la Vía de Evitamiento y otros lugares que hay que estar una hora, hora y media parados ahí y no se puede circular bien, y por eso los ciudadanos pagan 3.50, ahora cuatro soles. Señor Presidente, a mí me parece esto una violación a las leyes fundamentales de protección al consumidor. Protección al consumidor dice, yo pago por el servicio que se me presta, un servicio eficiente, idóneo, adecuado, pero aquí nos han venido a decir que lo que se está cobrando es para recojo de basura, y eso me parece una falta de respeto al país. Me están pintando barandas para ponerlas amarillas o no sé de qué color.

Entonces, señor Presidente, el mismo contrato establece que los peajes. Artículo 9.1.º la explotación de los tramos que comprende la concesión por el concesionario constituye un derecho en la medida que es el mecanismo mediante el cual el concesionario recuperará la inversión realizada. Es para la inversión, dice, inversión realizada, no sé qué inversión estarán realizando, no nos han traído ni un solo documento ni una sola prueba ni una sola cifra de ver cuánto han invertido con su propio dinero, y en qué, en qué obras obligatorias, en obras grandes, no nos han explicado absolutamente nada. Dicen, no señor, esto va a fideicomiso, nosotros estamos haciendo las obras con nuestro dinero.

Distinguidos amigos, cuánto han invertido con su propio dinero, dónde están las pruebas, porque si nosotros sentimos que nosotros estamos pagando las obras que ustedes están realizando, y eso es impropio, porque el ciudadano tiene que pagar el servicio que recibe y no financiar las obras de una empresa. Entonces, la primera pregunta, señor. Aquí dice en el contrato que ellos se tienen que hacer cobro con los peajes, con la explotación de los tramos.

Y no es cierto que esto sea solamente para obras secundarias, servicios secundarios. Y ellos dicen que están obras con el dinero de ellos, dónde está la prueba, cuándo invertir, dónde están los estados de cuenta, dónde están los números, no nos han explicado absolutamente nada de eso. No nos han explicado y nosotros vemos que se sube, se sube el peaje y no pasa nada, o

sea, el servicio no discurre como debe discurrir, y aquí, repito, señor, está establecido eso de que ese cobro es para el pago de inversión, entre comillas, que hasta ahora no lo vemos.

En segundo lugar, señor Presidente, en este tipo de concesiones debe haber pues un adelanto mínimo, debía estar las obras completas y recién cobrar el peaje, eso es lo normal. Si yo hago una inversión, hago la obra completa, mejoro el servicio, mejoro el tránsito de los vehículos y comienzo a cobrar y recupero mi inversión. No, ahora se han inventado de que no, al inicio de las obras el ciudadano tiene que pagar el peaje, sin haber recibido el servicio, es decir, le está financiando las obras al concesionario, así dice acá. Y el municipio de Lima bien gracias pues, firmó este contrato.

Señor, en estas obras de Vía Parque Rímac se establecía expresamente en el contrato que por lo menos debían tener un avance del 70%; también ir por la Vía de Evitamiento es un martirio, y por eso se paga también una cantidad de dinero, señor. Es una vía crucis y por eso nosotros los ciudadanos pagamos dinero. Cosas que pasan en nuestro país, y eso es lo normal entre comillas, eso es lo normal, ya nos hemos acostumbrado que eso es normal, pero una vía crucis. Bueno ahí dijeron que las obras por lo menos tienen que estar avanzadas el 70% para que cobren el peaje, acá no, ya comenzaron las obras dice, y comienzan a pagar los ciudadanos, y se han hecho ya dos aumentos adicionales anteriormente.

Entonces, señor Presidente, la pregunta es, por qué firmaron este tipo de contrato los representantes del municipio de Lima, estableciendo una serie de mecanismos de pago de los ciudadanos para realizar obras que debían ser financiadas por la empresa. No se han comenzado las obras obligatorias, pero ya estamos comenzando a pagar, y en otros contratos debía haber un avance del 70%, y aquí se pagó, bueno, es lo normal, ya nos hemos acostumbrado a ese tipo de contratos.

Entonces, la pregunta es por qué se está cobrando, señor, cuando recién se van a hacer las obras, las obras principales; no hablen de la basura ni de la pintada de los puentes ni de las escaleritas, porque esos son cuestiones, me parece, secundarias.

Entonces, señor Presidente, una segunda pregunta es esa, qué pasa, el ciudadano no recibe el servicio y ya lo están haciendo pagar, por qué, ¿lo normal? Se impone en condiciones de algunos grupos con complicidad con algunas instituciones del Estado para hacer este tipo de fórmulas y hay que decirlo claramente.

Tercero, reajuste de peajes, señor. Se utilizan índices de precios al consumidor de los Estados Unidos de América, es decir, condiciones que no se dan en el país, que se dan en otros países, los ponen en las fórmulas polinómicas para hacer el reajuste de las tarifas, para sacarle más dinero al ciudadano.

Condiciones, índices de precio al consumidor de los Estados Unidos de América, señor Presidente, publicado en el Departamento de Estadísticas Laborales. Y eso me parece terrible que nuestro país en el que todavía hay un nivel de pobreza grande se esté utilizando fórmulas que no son propias ni

pertenecen a nuestra realidad. A ver, por qué se ha puesto eso, que nos den una explicación, porque nosotros no lo entendemos. (5) Y consecuentemente, señor Presidente, sería bueno escuchar hoy una explicación del por qué hacen este tipo de reajustes de esa manera.

Finalmente, señor Presidente, pasan 200 000 vehículos, fíjese, cuánto se recauda por día con esos 200 000 vehículos y a qué está destinado ese dinero, rubro por rubro, a qué está destinado ese dinero, a las ganancias de la empresa, a qué cosa está destinado ese dinero, no nos han explicado, porque somos 200 000 vehículos al día, entra un montón de plata al día. Entonces, una explicación, señor, mínimo, riguroso en el Congreso para demostrar que están actuando por lo menos de acuerdo a este contrato, que me parece un contrato, como siempre, señor, entreguista.

No se cuida el bolsillo de la gente, se financian y más bien se beneficia los negocios de los grupos económicos, que los grupos económicos debían traer su plata acá y luego recuperar su inversión, es lo normal, estamos de acuerdo, pero no con dinero del ciudadano hacer el financiamiento de las obras porque eso es bien fácil, yo hago mi empresa, la inscribo en Registros Públicos, saco una concesión y pongo que me tienen que cobrar el peaje desde el inicio de las obras y hago con el dinero del Estado eso. Entonces, cuál es la inversión, y cuál es la prueba de cuánto ha depositado hasta este momento esta empresa ha hecho; cuánto de dinero ha depositado o ha invertido en las obras en estos peajes y cuánto se recauda con 200 000 vehículos, no nos han explicado y cómo se reparte ese dinero, el fideicomiso, cuánto para la basura y cuánto para esto.

Fíjese yo cuando he escuchado esa explicación casi se me para los pelos, señor, porque digo, se está invirtiendo, no dice nada el contrato para el recojo de basura, señor Presidente, eso me parece una tomadura de pelo de la empresa. Eso no se puede permitir, es una falta de respeto a la población.

A mí me parece un contrato absolutamente entreguista, una concesión totalmente entreguista. Estamos de acuerdo que haya el avance, el mejoramiento de las vías en el país, pero no me parece que hay que sacar más dinero a la población fácilmente para hacer las obras. Que los inversionistas traigan su dinero, que recuperen con los peajes, pero que cuando esté listo todo, terminado todo, comienzan a hacer cobro del peaje; todos vamos a pagar contentos porque vamos a ver un mejor servicio, pero se han acostumbrado a hacer otras cosas, ¿por qué? Porque hay un estado débil, a veces con funcionarios corruptos que hacen una serie de concesiones que no se debe hacer, ¿quién es el pagano? La gente pues, señor Presidente.

Me pide una interrupción el congresista Gagó.

El señor PRESIDENTE.— Interrupción para el colega Gagó.

El señor GAGÓ PÉREZ (GFPF).— Gracias, congresista.

Escuchando hablar al congresista Lescano yo tengo una pregunta dentro de lo que él está exponiendo, al representante de la señora Susana.

Si en Vía Parque Rímac, que también es una concesión, hicieron un tipo de contrato, por qué este contrato se cambia para este concesionario en sentido de; lo que él está manifestando no sé si es 30% o 70% del avance de las obras para recién poder cobrar el peaje, porque el pueblo y las personas que transitan quieren primero ver las obras para pagar, nadie está negando que venga un inversionista y no pagarle, al contrario, el pueblo quiere ver, oye, hay obras, yo pago con gusto.

Entonces, por qué ahí se cambia si tengo entendido que Vía Parque Rímac se inicia este contrato con Castañeda Lossio, en la segunda parte entra la señora Susana, que inclusive lo amplía para que también entre como otro concesionario una empresa también brasileña. Entonces, aquí hay muchas conjeturas y muchas coincidencias, señor Presidente.

Y vuelvo a recalcar sería bueno traer acá también al presidente de Indecopi y que nos diga si esto no va en contra del consumidor. Ya que somos la Comisión de Defensa al Consumidor creo que es necesario saber si efectivamente este contrato como se ha realizado no va contra la normas del consumidor, porque no podemos ver suba el peaje y el redondeo sea hacia arriba, cuando el redondeo podría ser para abajo.

Y ese redondeo a dónde va exactamente, porque yo estoy leyendo que ese redondeo, ese incremento va a cubrir obligaciones del concedente que son expropiaciones, interferencias, servicios públicos, o sea, exactamente seguimos en lo mismo, no sabemos exactamente a dónde va y sería bueno, como bien dice el congresista Lescano, si ustedes están utilizando este dinero del aumento del peaje, supuestamente lo que están ustedes manifestando para mantenimiento de las pistas, recojo de basura, y no para la inversión, porque no nos presentan un cuadro de qué inversión van ustedes realizando desde que han iniciado, si este dinero no tiene nada que ver, justamente, con el peaje en mención.

Gracias, Presidente; gracias, congresista.

El señor PRESIDENTE.— Para terminar el colega.

El señor LESCANO ANCIETA (AP-FA).— El congresista Simon me pide otra interrupción.

El señor PRESIDENTE.— Tiene la palabra el colega Simon.

El señor SIMON MUNARO (PP).— Sí, un poco, Presidente, para... O sea, yo puedo estar de acuerdo con algunas preguntas del congresista Lescano, pero le tengo que hacer una pregunta a él si me lo permite, a través suyo, Presidente.

Si él cree que es bueno o no la concesiones, que es fundamental. Y segundo, si él piensa que si no se hubiera concesionado esta obra se podía hacer esta obra, entonces, en función de eso, entonces, podríamos justificar un poco algunas preguntas.

No sé si me lo permites Yonhy.

El señor LESCANO ANCIETA (AP-FA).— Con todo gusto, aunque yo no soy el invitado para la exposición, le voy a contestar congresista Simon.

Yo creo que sí, pero yo no creo que se dé concesiones para tapar huecos, el Estado puede tapar los huecos, el Ministerio de Transportes, para que la población no se perjudique. Si se quiere hacer obras nuevas el Estado no tiene mucho dinero, bueno que concesione, pero comiencen a cobrar el servicio cuando terminen las obras, no cuando comienzan a abrir los huecos y a incomodar en la circulación con las obras que viene realizando, porque eso no es un servicio idóneo, al contrario, le ponen dificultades a la persona que está pasando con su vehículo. La concesión está bien, pero con respeto, con respeto a la población, pero tapar, señor, para recoger la basura no digan han concesionado carreteras para recuperar eso, a mí no me parece.

Dos preguntas finales, señor. Cuántos incrementos más de peaje va a haber a partir de la fecha y con qué fechas, a ver que nos diga, o ahí va a quedar la tarifa. Lo hago porque con el caos que hay a veces hacia el norte, en el sur y en la Vía de Evitamiento yo no creo que estemos en condiciones de pagar peaje, porque más que un servicio es una dificultad, es un caos; yo no sé, indemnizar más bien a nosotros los ciudadanos por el tiempo que perdemos, nos debían indemnizar, pero bueno, es lo normal en nuestro país, señor, entre comillas. Entonces, cuántos se incrementos más debía haber y en qué fechas están programados esos incrementos.

Señor Presidente, creo que sería bueno escuchar por parte del municipio de Lima y de la empresa concesionaria cómo está esa situación, y eso sería bueno para tener una situación de transparencia, señor Presidente.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Con la anuencia de ustedes permítaseme también hacer una pequeña pregunta. Según información de febrero de 2013 se cobraba un 1.50 por camión, o sea, vehículos de carga pesada, pero últimamente se está cobrando dos soles por eje. Teniendo en consideración que los camiones son de tres ejes para arriba, hasta seis ejes; ahora un camión de cinco ejes estaría pagando 10 soles, o sea, un aumento de 567%, lo cual nosotros lo consideramos sumamente elevado, sin justificación alguna.

También no quiero redundar en el concepto que se tiene de este negocio, entre comillas, de los peajes. Se entiende en todos los países de que peaje es invertir para comenzar una obra, pero se ha hecho de moda en nuestro país, últimamente, de que primero se cobra y luego se invierte, entonces, dónde está lo positivo de esta inversión.

Señores concedentes y señores concesionarios, como representantes de estas dos instituciones ustedes han podido y yo lo he entendido así, colegir, de que vuestras respuestas no han sido nada convincentes, nada objetivas, nada reales. Se les ha invitado aquí para que den una información objetiva, real,

entendible, porque generalidades creemos que no es esta comisión para hacerlo.

Hago mío muy particularmente el planteamiento de nuestro colega Galarreta, que ha pedido incluso de que se haga un nuevo informe de lo expresado por ustedes. En ese sentido, conceptuando y entendiendo, se supone como representantes de los concedentes y los concesionarios, den las respuestas así claras, objetivas a las preguntas que se ha hecho, les vamos a agradecer muy de veras.

El señor Raúl Pereira Neto a las respuestas que se ha hecho referente a las preguntas que el caso requiere.

El señor GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA RUTAS DE LIMA SAC, don Raúl Riberiro Pereira Neto.— Señor Presidente, congresistas, yo había apuntado aquí las preguntas. Vamos a intentar responder todas las preguntas de manera clara.

Paso la palabra para la licencia que va a hacer la respuesta y yo voy complementando si es necesario.

El señor PRESIDENTE.— Bien, tiene la palabra la señorita.

La señora BENAVENTE, Gisella.— Gracias, señor Presidente.

Voy a tratar de responder en orden agrupando, justamente, varias de las respuestas que los señores congresistas nos han pedido tener, que han coincidido digamos en algunos temas mencionados.

Sobre el tema de la Panamericana Sur antigua, esta no forma parte de nuestra concesión. La Panamericana Sur antigua a nosotros nos fue concesionada las carreteras Panamericana Norte desde Habich hasta Ancón, en Panamericana Sur del Trébol de Javier Prado a Pucusana y la autopista Ramiro Prialé que se continuaran 19 kilómetros hasta el puente los Ángeles. En el caso de la Panamericana antigua lamentablemente es una vía que nosotros no tenemos jurisdicción ni tenemos competencia para actuar en esa carretera.

En el caso de las obras y el tema del cobro del peaje, justamente, un poco lo que mencionábamos en la presentación que hicimos y agradecemos las preguntas porque nos permiten precisar algunas cosas. Nosotros coincidimos en que nuestro contrato tiene ese esquema que estamos mencionando y es que la inversión es 100% privada, es decir, el concesionario está invirtiendo con los propios recursos para poder hacer las obras.

La recaudación del peaje se utiliza en la operación y mantenimiento de las carreteras. ¿Qué quiere decir esto? No solamente incluye el recojo de basura ni el pintado de las vías, el mantenimiento de las carreteras, sino que también esta recaudación del peaje comprende los servicios 24 horas al día que se dan a los usuarios de la carretera. Nosotros tenemos que diferenciar cuáles son los usuarios de carretera y qué cosa es el tráfico pagante, es decir, los usuarios que realmente pagan el peaje.

Nosotros tenemos un promedio de 200 000 usuarios por día, lo cual no quiere decir que esa cantidad de vehículos pagan peaje. Justamente, la mayor parte de los vehículos que transitan por la

carretera no pagan peaje. La mayor parte de los vehículos, por ejemplo, en Panamericana Sur, están concentrados y al Puente Atocongo o Alipio Ponce, donde no hay peaje. En caso de Panamericana Norte la mayor parte de los vehículos está concentrado en la zona donde está Habich hasta Chillón que es, justamente, antes del peaje.

Entonces, nosotros contamos la cantidad de usuarios, ¿por qué? Porque es la cantidad de usuarios a los cuales nosotros debemos brindarles el servicio, no importa si han pagado o no el peaje. Los usuarios por usar la carretera tienen derecho a recibir los servicios, incluyendo estos servicios de atención de emergencia.

De la recaudación del peaje nosotros hemos recaudado en el año 2013 y 2014 alrededor de 184 millones soles. El 70% de este dinero se va en la operación y mantenimiento de las carreteras, es decir, **(6)** justamente, el contrato lo que hace es que esta recaudación; y por eso es que va al fideicomiso, es decir, va a un banco donde el concesionario no tiene acceso a ese dinero, es decir, ese dinero el concesionario tiene que sustentarle al banco, que lo va a utilizar en la operación y mantenimiento de las carreteras para poder retirar ese dinero y utilizarlo en el fin que está destinado hasta la culminación de las obras.

¿Por qué la recaudación del peaje desde el primero momento? Porque son vías que ya estaban en operación, es decir, cuando uno tiene carreteras nuevas, como en el caso de Prialé, por ejemplo, nosotros no tenemos ningún peaje en Prialé. La autopista Ramiro Prialé se va a extender en 30 kilómetros y una vez que las obras estén terminadas recién se va a cobrar el peaje.

En caso de Panamericana norte y Panamericana Sur no era una situación similar, eran vías que ya estaban operando, donde los usuarios, los peajes ya estaban colocados, y los usuarios necesitaban que se siguiera reinvertiendo en la operación y mantenimiento de las carreteras.

Nosotros hemos invertido hasta la fecha y eso también era otra de las preguntas que teníamos anotadas por aquí. Nosotros hemos recaudado desde que comenzamos la recaudación del peaje, como les decíamos, aproximadamente 184 millones de soles y hemos invertido ya en las carreteras más de 1410 millones de soles, es decir, hemos recaudado en casi dos años que tenemos de operación 184 millones y hemos invertido ya en las carreteras 1410 millones de soles. Nosotros tenemos un financiamiento de 2020 millones soles, pero tenemos una inversión disponible para la concesionaria de más de 2900 millones de soles.

Eso es lo que vamos a invertir nosotros con inversión 100% privada en las carreteras, en obras que ya estamos ejecutando. Estas obras nosotros actualmente ya estamos ejecutando cuatro intercambios a desnivel. En Panamericana Norte hay tres intercambios a desnivel, en los Alisos donde -para contestar otras de las preguntas y otras de las dudas que tenía anotada aquí- tenemos un avance de más del 78% en el caso de los Alisos.

Y tenemos también el intercambio vial 25 de Enero, el intercambio vial en Chillón; tenemos dos puentes peatonales

nuevos que estamos construyendo en Puente Piedra; estamos haciendo la repavimentación de las carreteras tanto en Panamericana Norte como en Panamericana Sur; estamos mejorando la señalización horizontal y vertical de las vías. En el caso de la pavimentación tenemos ya un 40% de avance en la repavimentación de ambas carreteras.

Toda esta inversión se está haciendo con inversión 100% privada y la hemos comenzado en agosto de este año, porque justamente conforme al contrato y de acuerdo a los plazos establecidos teníamos el plazo inicial para obtener el financiamiento total del proyecto es decir, tener todos los recursos disponibles para que se pueda invertir en dos años por cada tramo, es decir, en dos años se va a invertir más de 2900 millones de soles que se tienen disponibles en las carreteras tanto en Panamericana Norte como en Panamericana Sur y en Ramiro Prialé.

Sobre el tema de las tarifas y el redondeo que se realiza. Primero creo que es importante recordar que la vía de Evitamiento no es nuestra concesión, esta vía no forma parte de la concesión que tiene Rutas de Lima; Rutas de Lima tiene la concesión de las carreteras, estamos hablando de ambas panamericanas y la autopista Ramiro Prialé.

En el caso que mencionábamos del redondeo, hay que diferenciar el incremento del peaje del redondeo, son dos temas diferentes.

La recaudación del peaje como les mencionaba no para el concesionario hasta la culminación de las obra, el recupero de la inversión se realiza justamente cuando las obras se han terminado. Antes de que las obras se terminen el concesionario no recupera su inversión; el contrato garantiza que es 100% privada.

Sobre el tema que estábamos mencionando, el incremento de peaje; el incremento de peaje justamente en este mismo principio de que ningún incremento es para el concesionario hasta que las obras se terminen para que el concesionario tenga que hacer las obras con inversión privada; este incremento va a este fondo que el concesionario no tiene disponibilidad, no es de libre disponibilidad del concesionario y cubre, justamente, las obligaciones de expropiación e interferencias que si bien nosotros apoyamos en el contrato, como se hace en otros contratos de concesión, en la gestión de estos temas, la expropiación por ley la debe hacer la autoridad.

Entonces, si bien nosotros apoyamos en la gestión, es contractual y legalmente una obligación de la autoridad competente. Y este fondo lo que hace justamente es garantizar la autosostenibilidad del proyecto. ¿Qué quiere decir esto? Que el proyecto siga siendo viable sin presupuesto público genere sus propios recursos para poder avanzar y perdurar a través del tiempo.

Sobre el redondeo puntualmente. El redondeo se utiliza o se aplica por dos motivos, uno porque justamente las tarifas para dar vuelto de la tarifa es un tema totalmente operativo. Para dar vuelto de la tarifa hay monedas que no se pueden o no se utilizan generalmente como, por ejemplo, 3.32 o 4.43 y por eso

se hace el redondeo a 50 centavos. Ahora la pregunta es justamente es por qué a 50 centavos superior, y se hace el redondeo; este redondeo tampoco va para el concesionario. Este redondeo también va justamente va también a un banco, no es de libre disponibilidad ni será en ningún momento.

Este redondeo no es para el concesionario y va a un banco donde nunca el concesionario tendrá acceso a este redondeo y va para los usuarios para que más adelante se pueda utilizar para los usuarios.

El señor PRESIDENTE.— Señorita Gisella una interrupción.

Congresista Lescano.

El señor LESCANO ANCIETA (AP-FA).— Solamente hacerle referencia al representante de la empresa de que eso está prohibido, ese mecanismo que están utilizando está prohibido por el Código de Defensa del Consumidor, señores representantes de Rutas de Lima. Así vaya a la empresa, no vaya la empresa, vaya al usuario, no puede usted incrementar por redondeo hacia arriba, el redondeo tiene que ser hacia abajo.

Entonces, lo que están haciendo es violar la ley, están reconociendo que están violando la ley. Señor no nos interesa que vaya a la empresa, no vaya a la empresa, el asunto es cuidar los derechos de los ciudadanos, porque ellos sienten que le están perjudicando con el redondeo. Lo invito a que lean el Código de Defensa del Consumidor, el redondeo no puede ser para incrementar la tarifa tiene que ser para redondear hacia abajo.

Entonces, señor Presidente, yo creo que están admitiendo que hay una serie de anomalías que se están produciendo en el cobro del peaje, y eso no se puede hacer. Repito, es intrascendente, no tiene ningún significado, dónde vaya ese dinero, que creo no sé a dónde está yendo, porque dice que hay mil y tantos millones de inversión, pero según la página de la misma empresa las obras obligatorias recién han empezado el 19 de noviembre. No sé cómo han gastado mil y tantos millones de soles si deben comenzar el 19 de noviembre.

No sé, señor, pero yo le pediría, porque creo que tenemos que hacer otra sesión porque hay unas inconsistencias que no se condicen con la realidad.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Damos la bienvenida a la colega Karla Schaefer.

Una interrupción el colega Gagó.

El señor GAGÓ PÉREZ (GFPF).— Gracias, Presidente.

Sí, el peaje es de uso de servicio público; yo sé que está fiscalizado por la municipalidad, sin embargo, este redondeo que se está realizando está vulnerando justamente el Código de Defensa al Consumidor.

Por eso nuevamente quiero, recalcar, yo no estoy diciendo que el presidente de Indecopi tuviera que haber intervenido aquí en este contrato, pero sí tiene la obligación de defender al

consumidor. Si el redondeo lo perjudica, es claro, lo está perjudicando, si bien es cierto, por los cambios está correcto, entonces, debería ser para abajo, no para arriba.

Entonces, es necesario que venga creo el presidente de Indecopi e inclusive también se podría invitar para hablar de este tema al presidente de Ositran, que creo que sería también necesario, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE.— Puede continuar la señorita Benavente.

La señora BENAVENTE, Gisella.— Muchas gracias, señor Presidente.

Como mencionábamos sobre el tema del redondeo, esto puede ejercerse hacia arriba, hacia el redondeo superior inmediato o hacia el inferior inmediato. En el caso del contrato que nosotros tenemos el redondeo es justamente para el usuario, el destino de este redondeo es para que el futuro si hay ajustes por inflación este redondeo genera un colchón y se aplica directamente a la tarifa de peaje para que el usuario no tenga que pagar más; se ajusta a la tarifa por inflación.

Entonces, este redondeo, justamente, directamente, va a beneficiar a los usuarios en un futuro directamente a lo largo de la concesión, generando este fondo que se va a utilizar directamente para beneficio de los usuarios en el futuro a lo largo de la concesión. Este redondeo no va para el concesionario es para el usuario.

En el caso de las tarifas de peaje y cómo están establecidas, en el contrato y la pregunta de cuántas veces más se incrementará la tarifa hasta llegar a la tarifa final. En el contrato de concesión que nosotros tenemos está el cuadro tarifario donde se establece exactamente cuál es la tarifa y en qué momento se va a llegar a la tarifa final.

En el caso de incremento de peaje nosotros hemos iniciado las obras en agosto de este año, si bien el incremento se hizo el 19 de noviembre lo que hicimos fue anticipar las actividades que ya estábamos realizando, porque el contrato permite que tener actividades preparatorias. Es decir, de acuerdo al contrato de concesión las obras y las actividades relacionadas con las obras se pueden iniciar inmediatamente después de obtener el cierre financiero, y por eso es que las obras las podemos tener al 78% de avance porque el contrato permite tener actividades preparatorias previas al inicio oficial de las obras, y permite también que el concesionario pueda ir avanzando con estos trabajos para terminarlas más rápido.

Justamente el objetivo de comenzarlas antes es ese, y es terminar más rápido las obras, por eso es que las obras se iniciaron y se comenzó a trabajar en agosto de este año y el incremento de peaje se hizo el 19 de noviembre. De acuerdo al contrato estaba de acuerdo a los cuatro meses que hay para las actividades preparatorias, que son las actividades que hemos venido realizando y por eso ya la obra que estamos realizando tiene 78% de avance.

Sobre la pregunta que nos hicieron del tema de los plazos de obra. El contrato lo que establece es que nosotros tengamos un

plazo de dos años por cada tramo para hacer las obras. Como estamos trabajando en vías que están en operación justamente para cada uno de los tramos se establecen cronogramas de trabajo y estos se van avanzando mientras se cumpla el plazo final de dos años por tramo.

Se comenzaron a trabajar en Panamericana Norte ya tres intercambios a desnivel y tratamos siempre de cuidar de que los intercambios; porque siendo vías en operación el desvío y las obras generan impacto en el tránsito vehicular que tenemos en las carreteras, y por eso es que se tiene también el cuidado de ir avanzando de manera gradual en las obras. Estamos avanzando ya tres intercambios, estamos por comenzar el cuarto en Panamericana Norte, por ejemplo, pero se trabajan con varias etapas de desvío por obra para poder ejecutar.

El contrato tiene dos años de plazo para ejecutar todas las obras por cada tramo de acuerdo a lo establecido en el contrato.

El señor PRESIDENTE.— Faltaba una pregunta específica sobre el aumento de quinientos y tantos por ciento del peso pesado.

El señor GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA RUTAS DE LIMA SAC, don Raúl Riberiro Pereira Neto.— Señor Presidente, pido la palabra para complementar solo el tema específico del redondeo, y quisiera comentar también algo que me faltó, que fue con respecto de los camiones.

Primero, el redondeo es una práctica operacional, no divisa ningún resultado ni para el concesionario ni un perjuicio para el usuario.

Cuando se pone en un contrato de concesión, el redondeo, [...] durante el pago de su peaje. Todos nosotros somos usuarios de las vías. (7)

Imaginen lo que sería hacer un pago de un peaje de tres soles y 32 centavos, o de tres 48, imagina cuánto tiempo sería para dar el vuelto y la incomodidad que iba obtener ahí el usuario. Para el concesionario sería un poco más tranquilo, porque al fin de ayer van a pasar los mismos vehículos en las casetas, pero los usuarios quedarían más tiempo para hacer su pago.

Lo que hicimos fue... existen dos prácticas en los contratos de concesión: una que es una regla para a lo largo de los 30 años de concesión o del tiempo que sea necesario si existe una regla matemática, si la tarifa es tres con 48, subiría a 3.50, porque ocho centavos es [...] que cinco. Si la tarifa es 3.22, bajaría hasta tres 3.20, de tal manera que a lo largo del plazo no hay un perjuicio para el usuario ni tampoco hay una ganancia o en perjuicio para el concesionario.

Lo que nosotros hicimos [...] un poco más equilibrado.

Lo que pasa es lo siguiente. Se hace un cobro, inmediatamente superior para los 50 centavos, porque es una moneda que más utilizamos, creo que los congresistas deben tener ahí monedas de tres soles, un sol, perdón, o un centavo.

Entonces, lo que hacemos es un cobro inicial de 50 centavos superior. El concesionario exhibe el monto exacto y creo que los

congresistas están acostumbrados con el fideicomiso y conocen las reglas del fideicomiso.

Entonces, el concesionario exhibe el monto exacto y duramente el incremento... el próximo incremento en función a la inflación él va disminuir, va utilizar esta cuestión para disminuir el incremento y ahí sería una regla que en determinado momento estaría por encima y en el momento siguiente estaría por debajo.

Entonces, pensamos que es una manera bastante equilibrada o bastante equitativa para el usuario.

Hay también la precisión* en el contrato de una actualización precio una vez concluida las obras tenemos la tarifa final que estamos previendo en 4 soles cincuenta, una vez alcanzada esta tarifa lo que hay es un reajuste anual por [...?] de la inflación.

El contrato preveía* la posibilidad de obtener* una fórmula polinómica por cuenta de un posible financiamiento internacional.

Entonces, ese era el motivo de tener una cláusula que permitiera esto y lo que es común en los contratos de concesiones, pero como hemos informado, hemos obtenido el mayor financiamiento en soles de la historia del Perú, que es una confianza que las aseguradoras tienen, las AFP, de tal manera que no tenemos ni un financiamiento en moneda extranjera.

Entonces, esta cláusula no se aplica en nuestro contrato, [...?] una cláusula normal en los contratos, no se aplica en nuestro contrato porque tenemos una deuda 100% en soles.

Como intentamos aclarar de que el contrato es una inversión privada. Como comentamos, a partir del momento desde el 9 de noviembre, ya tenemos tres años para ejecutar 100% de las obras, independiente del recaudo.

Ya hemos invertido, como hemos comentado, los 1 400* millones en la vías, invitamos a los congresistas a visitar las vías Panamericana Norte, Panamericana Sur, tenemos los intercambios bastante avanzados.

Y la última pregunta un poco más técnica, respecto del cobro de los vehículos pesados. Comento que con todo conocimiento técnico que tengo en concesiones, esa era el único peaje que conozco en el mundo en que había una tarifa diferenciada para el vehículo pesado, en el cual el vehículo pesado pagaba menos que un vehículo liviano.

En cualquier concesionario del mundo lo que se hace son lo que llamamos de ejes equivalentes, o sea, la tarifa usualmente casi en la totalidad de las concesiones, un vehículo liviano paga lo mismo que un eje de un camión, porque el desgaste que el camión hace en el pavimento es proporcional la cantidad de [...?], por eso sería una tarifa equilibrada.

Sí, en Perú también todas las concesiones que conocemos tienen la misma metodología de cobro por eje.

No sé si quedo alguna pregunta sin contestar.

El señor MULDER BEDOYA (GPCP).— Presidente, yo quisiera que sea más explícita la empresa, decir cuántos incrementos va a dar y con los montos, para que quede establecido indubitadamente, cuántos más a partir de la fecha y por qué cantidad, porque se nos ha dicho que están en los cuadros, no, pero que lo expliquen acá, para que los colegas parlamentarios lo puedan verificar. Creo que eso es fundamental.

Y respecto a los... ya lo hemos dicho, señor, el redondeo no se puede hacer por ningún motivo hacia arriba, se tiene que hacer de todas maneras hacia abajo, y les recomiendo que se asesoren bien con un abogado que les pueda orientar bien, porque lo que están haciendo es violar el Código de Defensa del Consumidor.

Gracias, señor.

El señor PRESIDENTE.— Tiene la palabra, los señores concesionarios, para la respuesta.

La señora .— Muchas gracias, señor Presidente.

En el cuadro tarifario que tenemos en el contrato de concesión las tarifas justamente a la pregunta, nosotros estamos previendo llega a una tarifa final de 4.50, incluido el IGV, al culminar las obras, a esta tarifa final nos vamos a ir acercando gradualmente y por eso está en varias partes establecido en el contrato para que el impacto del usuario justamente sea gradual.

La tarifa que tenemos actualmente es para Panamericana Norte, en el caso de los livianos públicos es de tres soles. En el caso de liviano, 3.50. En el caso de pesados, 2 soles por eje.

En liviano público para Panamericana Sur, 3.50. Liviano, 4.00. Pesado, 3.50 por eje.

En Huaylas, liviano público 2.50. Liviano, tres soles. Pesado, 2 .50 por eje.

Y la actualización que está prevista en el contrato de concesión para el 50% de las obras se mantienen todas las tarifas, salvo la tarifa de Panamericana Norte para pesado, que pasa a 2.50 por eje; en liviano público en el caso de Huaylas, que pasa tres soles, y en el caso de pesado de Huaylas, tres soles por eje, todas las demás tarifas quedan como habíamos mencionado de acuerdo a lo establecido en el contrato de concesión.

Y por esto es que las tarifas se van a ir acercando gradualmente a la tarifa que estamos previendo que es la tarifa final al final de las obras que va cubrir la operación y mantenimiento de las carreteras que es lo que hoy en día se invierte alrededor del 70% de lo que se recauda y que está en el banco, como habíamos explicado, no es de libre de disponibilidad hoy en el momento para el concesionario, cubre también eventuales sobre costos para la municipalidad, el derecho de concesión para la Municipalidad de Lima, que tenemos el compromiso de pagar con la culminación de las obras, y recién ahí con las obras culminadas el retorno de las inversiones que ya realizó el concesionario.

Solamente cuando las obras se haya terminado el concesionario comienza la recuperación de la inversión que realizó primero con inversión 100% privada.

Estas tarifas tienen previsto el reajuste por inflación que es la actualización del valor del dinero a los largo del tiempo.

El señor PRESIDENTE.— Gracias.

Antes que haga el uso de la palabra, la colega Karla.

Para conocimiento de los concesionarios, tenemos que decirle que el Artículo 44.º del Código del Consumidor, dice, se encuentra prohibido, reitero, se encuentra prohibido que los proveedores redondeen los precios en perjuicio del consumidor, salvo que este manifieste expresamente su aceptación al momento de efectuar el pago del servicio.

Es para conocimiento simplemente.

Tiene la palabra, la colega Karla Schaefer.

La señora SCHAEFER CUCULIZA (GPPF).— Gracias, Presidente.

Saludar a los representantes de Ruta de Lima, que nos acompaña.

Lamentablemente no he podido estar presente por estar en la Acusaciones Constitucionales, pero sí quería saber y sumarme al pedido hecho de todos los congresistas, sobre situaciones que se presentan.

Yo concuerdo con el pedido e informe del congresista Yonhy Lescano, en saber las proyecciones de incrementos y también las proyecciones de las inversiones que tienen a 10 o 20 años.

Lo que sí me gustaría saber dentro de las posibilidades sin perder la calidad del servicio que puedan brindar, porque siempre lo he pensado por un tema en el cual estamos viviendo de inseguridad. Yo creo que hay que tratar de articular mucho el sector privado con el sector público que no lo estamos haciendo.

Yo lo que he visto que en las cabinas en el momento que usted hace uso de la carretera y paga el peaje, digitan la placa del auto muchísimas veces.

Ustedes tendrían la posibilidad de articular con la Policía Nacional del Perú, sobre los carros que tienen orden de captura que en muchos casos son placas de vehículos que han cometido asaltos y todo esto.

Entonces, no sé, tener un mecanismo que machuque la chica el botón rojo y la Policía lo para inmediatamente. O sea, yo les pido como una colaboración y un tema de responsabilidad social, no sé si se podrá.

O sea, es una estrategia que a mí se me ocurrió, y dije, porque no usar esto.

Entonces, verlo el día de mañana, y hace un convenio con la Policía, para poder ver esto.

Y conversaba con Yonhy Lescano, la situación, yo sé que quizás no estén dentro del marco de la concesión, yo soy una persona muy respetuosa de los convenios que se firman o contratos, qué posibilidades habría porque realmente el Estado de la carretera antigua que está paralela a ustedes y hay -yo sé- épocas en que colapsa el tráfico, por qué no habilitarla de una manera adecuada, realmente está abandonada, está tirada esa carretera.

Entonces, yo creo que nos ayudaría mucho a poder tener una carretera con menos congestión y poder ser utilizada en algún tipo de percance pues, hemos visto a veces que se cae el puente, o para que transite también estos convoy que a veces son de carga pesada y que no pasan por los puentes. Tenemos que mejorar. No sé si se pueda. Es una pregunta suelta, yo voy evaluar y quizás... acá está el correo electrónico para hacerles algunas preguntas de lo que me pueda salir acá, porque no he podido escuchar toda la exposición.

Les agradezco su presencia.

Gracias, Presidente, a través de usted.

El señor PRESIDENTE.— Tiene la palabra, el colega Yehude Simon.

El señor SIMON MUNARO (PP).— Gracias, Presidente.

Reitero, me alegro muchísimo que todos entendamos de que si no hubiera habido concesión no hubiéramos tenido lo que tenemos, eso en principio.

Lo segundo, Presidente, es en la forma que nos da la concesionaria, dice, la diferencia generada por el redondeo genera un fondo que disminuye o evita futuros incrementos de peaje para el usuario, sin embargo, ahí viene otro problema, ya nos están informando que el final del peaje va significar la tarifa 4.50.

Entonces, la interrogante es: ¿Cuándo se va incrementar eso, en qué tiempo?

Porque, en efecto, cuando aparezca 4.50, ya vamos a tener un problema, la población rabiando de cólera, porque se sigue incrementando la tarifa, y lamentablemente por más trabajo que se haga en la población no lo siente.

Entonces, eso es una pregunta ¿Cuándo se está pensando 4.50? ¿Qué significa en tiempos?

Lo segundo es, yo creo que eso tiene que responderlo el municipio.

La concesionaria ha explicado que el tema de la Panamericana Sur afectado no les corresponde a ellos. Bueno, evidentemente alguien tiene que responder por eso.

Entonces, quién lo resuelve ese problema de ese sector de la población.

Esas son las preguntas, Presidente.

El señor PRESIDENTE.— Ya no hay más preguntas para los concesionarios.

Y no habiendo más al respecto... sí, porque queremos pasar a las concedentes.

Tiene la palabra, el colega Galarreta.

El señor GALARRETA VELARDE (PPC-APP).— Gracias, Presidente.

No sé si en el momento, pero justo llegué cuando ya estaban respondiendo. No sé si ya se comentó el tema de Benavides, del

intercambio, sobre los plazos, sobre si ya se estudió este cambio en otras oportunidades. Eso como primer punto.

Y como segundo, para no interrumpir, en la misma línea del congresista Yehude Simon, aquí me parece bien que la concesionaria responda frente al cumplimiento o no, pero aquí quien vela por la parte Estado, es la municipalidad, es decir, la concesionaria, y seguro que lo va decir ahora el señor Shimabukuro, pero la concesionaria nos puede estos son los tramos en que se va implementar el peaje, pero el Estado, en este caso, la municipalidad, la autoridad, es la que tiene que venir (8) a decir, yo acepté que sean estos incrementos por estos motivos, yo he aceptado que sean 30 años, yo he aceptado, ojo, Municipio de Lima, he aceptado y he entregado en concesión que se cobre a los ciudadanos de Lima, 3.50 tal tramo, 4 soles tal tramo, esa es la responsabilidad política.

O sea, yo entiendo que vaya haber algún argumento seguro para eso, a lo que voy es que me parece bien que responda, pero, ojo, la responsabilidad va por la parte pública que ha aceptado estas condiciones de incremento de peaje, lo que tiene que hacer la parte privada es cumplir las condiciones del tramo.

Entonces, termino... me interesaba un poco nuevamente lo del intercambio vial de Benavides y la parte pública, la línea que preguntó el congresista Yehude Simon, nos responderá más allá de los tramos, se aceptó, esto, esto, porque algunas condiciones positivas, por eso se ha aceptado ese tipo de incremento.

Gracias, Presidente.

El señor PRESIDENTE.— Sí, colega, para hacer de su conocimiento, que había hecho mía la preocupación suya para que sean más explícitos, más concretos, incluso reiterando que la exposición podría ser en una nueva oportunidad...

Sí, para que dé respuesta ya a los concedentes, vamos a dejar la palabra, al colega Sarmiento.

El señor SARMIENTO BETANCOURT (GPPF).— Gracias, Presidente.

Saludar a sus invitados en la Mesa.

Yo lo que he quedado preocupado es con el tema de la alternativa de Panamericana antigua, esto normalmente cuando se hace una concesión donde sabemos que va cobrar peaje, pero debe haber una vía alternativa, y si esa vía alternativa estaba dentro de la concesión, debió estar en el contrato de concesión de que el mantenimiento de la carretera Panamericana antigua debería ser mantenida también por la concesión, si no fue así fue un error del Ministerio de Transporte. El Ministerio de Transporte, debería... o Provías, encargarse del mantenimiento de esa vía. Yo creo que esa es la respuesta nos deberían dar.

Y deberían preocuparse sobre qué es lo que va ocasionar y que es lo que se va abandonar de mantenimientos por parte del Estado y que no se le está dando a la concesión.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Alguna respuesta de los concesionarios.

La señora .- Gracias, señor Presidente.

Sobre la pregunta de las tarifas. Las tarifas están establecidas en el contrato y que son justamente lo que comentamos hace un momento sobre la proyección de inversiones que tenemos. Tenemos nosotros disponible para el proyecto de acuerdo al contrato más de 2900 millones de soles que vamos a invertir en dos años por cada tramo, es decir, en Panamericana Norte, en el plazo de dos años Panamericana Sur, y la extensión de Ramiro Prialé hasta el puente Los Ángeles.

Esas obra obligatorias que implican esta disponibilidad de estos 2900 millones de soles de inversión privada que se van ejecutar en las obras, permite también que a lo largo del tiempo y a lo largo de toda la concesión se puedan generar algún tipo de obras por demanda, es decir, si la demanda de la vía lo necesita se puedan ejecutar más obra a través del tiempo también.

En el caso de la Policía Nacional, justamente nosotros ya tenemos un convenio con la Policía Nacional, venimos trabajando con ellos, aprovechando la sinergias que tenemos justamente el tema de las placas es una de ellas, ya no nosotros venimos coordinando con la Policía también campañas de seguridad vial, trabajamos con ellos, tenemos un comité de seguridad vial que se reúne de manera permanente donde todos los actores y no solamente la Policía, sino Sutran, etcétera; todos los actores que tienen que ver con el recorrido de las carreteras y que tiene preocupación por la mejora en la calidad de servicios y la seguridad vial se reúnen incluido nosotros de manera permanente para encontrar las sinergias y podamos nosotros como concesionarios, de alguna manera, apoyar a que las carreteras que nosotros tenemos concesionarias sean además de tener una infraestructura más segura sean carreteras más seguras para los usuarios.

Y de esta forma trabajamos también con los Bomberos del Perú, para la prevención y la atención de los accidentes que tenemos en la carretera, etcétera.

En el caso de las plazas de peaje, las inversiones de las que hemos hecho en las plazas de peaje las hemos anticipado ocho años, es decir, nosotros teníamos la obligación de hacer estas inversiones en ocho años más, pero las hemos anticipado justamente porque entendíamos claramente que el brindar un servicio de calidad a los usuarios es una prioridad de un concesionario, y por eso los usuarios debían tener un mayor facilidad para poder pasar las plazas de peaje en menor tiempo. Y por eso también hemos construido estas bases operacionales que nos permiten llegar a la atención de emergencia de accidentes cuando las personas y los vehículos en la carretera están en algún peligro o en algún tipo de accidente para poder salvaguardar la vida de las personas que utilizan las carreteras.

Sobre el tema de las tarifas de peaje, como decíamos, están en el contrato y existe una actualización por inflación, es decir, una actualización del valor del dinero que eso está de acuerdo a la inflación que existe en el país, y esto también está

contemplada en el contrato. Es decir, el reajuste es por inflación.

En el caso de Benavides, que es... el intercambio vial a desnivel en Benavides, que se está construyendo es una obra que ha sido aprobada. Nosotros...

Perdón, voy a retroceder un paso, Nosotros hemos elaborado para eso varias soluciones viales para esta congestión vehicular que existe en esta zona de Lima, que ya está colapsada de acuerdo a los niveles objetivos de servicio, los niveles de servicio se miden de la A a la F, es una medición técnica que se hace. Y las mediciones de servicio en esa zona están en F, es decir, la zona técnicamente está colapsada.

Entonces, se desarrollaron varias soluciones viales, esto se presenta de acuerdo al contrato, porque es una asociación público privada, el privado presenta las soluciones, la Municipalidad de Lima, Invermet, el consultor especialista contratado por Invermet, es revisar la ingeniería, y Provías del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, estas cuatro entidades revisan como autoridad las soluciones que nosotros presentamos y ellos son quienes aprueban la solución que el concesionario ejecuta ¿Esto por qué? Porque justamente son las autoridades las llamadas a tutelar el bienestar de la población y de los ciudadanos, y son las autoridades quienes definen la solución vial que se establece justamente para atender los problemas que han identificado en la zona.

En esta zona se está construyendo ya el intercambio a desnivel que constituyen dos partes, como comentábamos en la presentación, la construcción de un túnel vehicular que va permitir que los usuarios que van directamente a pista nueva, es decir, a los usuarios de Pamplona, de San Juan de Miraflores y de Villa María del Triunfo, que hoy tienen que pasar por el puente Benavides, para dirigirse hacia esa zona pueda hacerlo en minuto y medio, en lugar de los 11 o 15 minutos que se toman hoy en día en el puente para atravesar la misma distancia.

En el regreso también comprende un reordenamiento del tránsito. Este reordenamiento del tránsito necesita para su éxito la infraestructura vial. Es decir, para que este reordenamiento de tránsito tenga éxito necesita del túnel y necesita también que se haga la adecuación de las vías, es decir, la ampliación de las vías y la adecuación de esta zona previo a su implementación. Si esta infraestructura no está lista y se hace una implementación de este tipo no es una implementación que va tener éxito, por eso es que justamente eso es una situación que ocurrió este año y que se implementó este reordenamiento sin tener la infraestructura, y por eso no tuvo la finalidad que va tener una vez que la infraestructura esté lista.

Una de las cosas que se comentan sobre el tema justamente de las soluciones de Benavides, es que se comentaba la posibilidad de hacer un óvalo donde está el puente, solo para precisar brevemente, el óvalo para atender la cantidad de vehículos y el problema que tiene esa zona necesitaría, primero, la demolición completa del puente Benavides, para poder construirlo y

adicionalmente la expropiación de todas las propiedades privadas que están alrededor de este puente.

Entonces, justamente la idea fue encontrar una solución que atendiera la problemática de la zona, pero que al mismo tiempo afectara a los menos posible a todas las personas que viven alrededor, porque esto es una obra que si bien está ubicada en Surco, no es solo para los vecinos de Surco, es para todos los usuarios que utilizan la carretera, para las personas que van a San Juan de Miraflores, a Villa María del Triunfo y para toda la ciudad que utiliza esta zona de trabajo.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Gracias.

Damos la bienvenida al colega Néstor Valqui.

En forma breve, la colega Karla Schaefer, para pasar.

La señora SCHAEFER CUCULIZA (GFPF).— Gracias, Presidente.

Algo muy puntual que nos va servir mucho y también para la Comisión de Transporte, en la cual soy secretaria.

La señorita ha mencionado que existe -lo cual saludo- una mesa de trabajo con los diferentes sectores para mejorar lo que es la seguridad vial.

Como bien sabemos todos nosotros, las muertes en las carreteras, en las pistas, es la segunda causa de mayor muerte acá en nuestro país, tenemos entre ocho y nueve personas que mueren todos los días lamentablemente.

Entonces, nos gustaría saber bajo ese esquema de trabajo que ustedes han planteado qué impacto han tenido en estos dos años para poderlo tomar como modelo en otros lados, y cuál es lo que vienen trabajando, el modelo que han [...] las medidas.

Nos gustaría ver que nos alcance a la Comisión del Consumidor, y el presidente que yo creo que también trabaja en la Comisión de Transporte con nosotros, poderlo llevar a esta comisión.

Gracias, Presidente.

El señor PRESIDENTE.— Así será, colega. Gracias.

Tiene la palabra, los representantes de la señora alcaldesa, dicho en otras palabras, del Consejo Provincial de Lima.

El señor .— Bueno.

Para empezar, vamos a empezar respondiendo el tema de la antigua panamericana. Para responder el tema de la antigua panamericana hay que entender tres niveles de competencia de las vías, hay las vías que se denominan vías nacionales, cuya responsabilidad es del Ministerio de Transporte y Comunicaciones; hay la vía metropolitana, cuya responsabilidad es la Municipalidad Metropolitana de Lima; y hay las vías locales o vecinales, que son responsabilidad de cada uno de los municipios.

El gobierno nacional transfiere a la Municipalidad de Lima, la nueva panamericana, que significa, por lo tanto, que la antigua panamericana queda bajo competencia del gobierno nacional.

Por lo tanto, los reclamos que se vienen haciendo acá, no es que soplemos la pluma ni nada por el estilo, es una ventanilla equivocada, es donde hay que reclamar es en Ministerio de Transportes y Comunicaciones, entiendo que en el año 2013 se hizo un mantenimiento, pero dada la intensidad de uso este ha sido inconveniente y este ha sido insuficiente, con lo cual nosotros como usuario también compartimos la opinión, eso es con respecto a la Panamericana Sur.

Con respecto a las intervenciones del congresista Galarreta, primero, quisiera decir que partimos nosotros de que nosotros entendimos mal porque la invitación nos decía sobre una pregunta que él tenía acerca sobre el cumplimiento de plazos, condiciones, términos, etcétera; decimos que nosotros interpretamos mal porque en la invitación nos dijeron, la comisión, con el fin de informar sobre los incrementos de peaje en las Panamericanas Norte y Sur, sinceramente... no es que no le tengamos preocupación, pero solamente quiero dejar aclarado que no tenemos problemas de presentar los avances, los términos y condiciones, simplemente que entendimos mal o entendimos limitadamente el alcance del...

En general, lo que le puedo decir es solamente al nivel de un avance, porque tampoco es conveniente...

El señor PRESIDENTE.— Perdón, vamos a aclarar al respecto.

La invitación es el tema de la [...] de peajes, y eso conlleva en forma global al justificación, el modos operandi, los costos, el mantenimiento, el presente y lo que va ser el futuro.

Entonces, disculpamos desde luego el mal entendimiento de parte de ustedes.

Gracias.

El señor .— Ha sido un error nuestro.

Lo que le podemos decir, en general, que las condiciones existen todo un esquema armado de evaluación. Acá participan no solamente la gerencia de promoción, participa Invermet, participa un supervisor privado.

Lo que podemos decir, en general, que hay un avance razonable en la concesión, donde avance razonable significa, porque hay cosas que ha demorado y hay cosas que están adelantadas.

En principio, nosotros más que el cumplimiento de las obras, el objetivo final que tenemos en esta concesión es la calidad del servicio, que el servicio funcione como una autopista.

Nosotros en el tema constructivo, si bien nos importa, nosotros queremos que la gente se traslade, digamos, a 70 kilómetros por hora en un esquema de seguridad vial, no en un esquema cualquiera.

Entonces, el tema de la construcción de obras si bien hay un foco puesto sobre que estén avanzando, la idea central, señores, en esta concesión es la calidad del servicio. Tan importante es la calidad de servicio que hay dos anexos en nuestro contrato de

concesión (9) que hablan explícitamente sobre la calidad del servicio de la concesión.

Nosotros estamos cambiando el modo de pensar, o sea, nosotros nos importa mucho la obra, pero más nos importa la calidad del servicio del mismo. Eso es con respecto al tema.

Con respecto a este... en general le digo, el avance y cualquier otra cosa si desean más información se las podemos enviar por escrito en el momento que ustedes consideren oportuno o para resolver lo que deseen.

Con respecto al tema de Benavides.

En el tema de Benavides, es un tema que es importante para nosotros, porque es un tema que estamos empezando... primero, es una señal que se está haciendo las cosas, porque se están 'pitiando'... vamos hacer muy claros, están 'pitiando' porque se están haciendo las cosas.

Lo que queremos decir en este tema es que nosotros... hay una serie de observaciones que se han hecho, nosotros acá el día jueves, a las seis y media, en la Presidencia de Consejo de Ministros, dado que esto es un tema muy técnico, lo que está pasando hoy en día es que hay muchos comentarios de personas no técnicas hablando de temas técnicos. Creemos que los temas técnicos van hacer totalmente tratados en esta reunión de la Presidencia de Consejo de Ministros.

Queremos señalar también que el día viernes ya enviamos una comunicación ,levantando todas las observaciones técnicas, por escrito a los vecinos y al propio colegio La Inmaculada, se le ha enviado el viernes. Y lo que estamos haciendo el día jueves con la intervención de PCM, porque hemos pedido que intervenga PCM porque se está generando -creo-* un nivel de fricción innecesaria, porque hay una serie...

Lo que quiero se entienda que, en este caso, nosotros estamos respetando y somos muy respetuosos de la institucionalidad. La institucionalidad donde aprueban todas las cosas es la participación de los entes técnicos. Los entes técnicos involucrado aquí está el gobierno nacional a través de Provías, está el gobierno municipal a través de todos sus estamentos, llámese gerencia de desarrollo urbano, llámese gerencia de transporte urbano, llámese la propia gerencia de promoción de inversión privada, llámese Instituto Metropolitano de Planificación, etcétera, y adicionalmente está Invermet también que participa.

O sea, quiero que se entienda que todas las alternativas y todo esto ya ha sido discutido, no es que esto se esté presentando de la noche a la mañana, y que creemos que si hay algunos técnicos que tienen algunas discrepancias y que creen que se pueda mejorar el proyecto bienvenido sea, pero que se resuelva en el ámbito técnico, no en el ámbito de las percepciones y las especulaciones, y el ámbito técnico donde nosotros queremos resolver el tema es en un ente que independiente en nosotros, independiente el concesionario, independiente los vecinos, que en este caso es la Presidencia del Consejo de Ministros, a

través de su unidad de resolución de conflictos. En ese lugar queremos que la discusión técnica se exprese claramente, porque muchos de nosotros... yo soy economista, no soy ingeniero, hay mucho de los temas que yo prefiero que para eso están los ingenieros, hay toda una institucionalidad técnica en el país que hace todo el conjunto de obras que tiene que ser escuchada y tiene que escuchar también las observaciones que tiene la gente.

Con respecto... hay un tema que se mencionó del redondeo, si hay que corregir, se corrige. Si hay un error que hay que corregir, se corrige, o sea, no tenemos ningún tipo de cortapisa de todo.

Hay un tema que se mencionó de por qué se usa el índice de Estados Unidos, creo que acá hay gente que tiene equipos que se importa, y muchas veces en la formación de los precios, de los costos, en la formación de los costos lo que importa es cuánto se ha incrementado el bien en Estados Unidos, o sea, si yo importo maquinaria a Estados Unidos, entonces... y eso lo voy incorporar en el costo a través de la depreciación, me interesa saber cuál es el componente de ese incremento del costo en la depreciación, es por eso técnicamente se explica eso. Y eso está vinculado, como lo decía, al tema de los equipos técnicos.

Con respecto al tema de por qué es que se cobra antes de la obra. Acá hay que pensar como cuando uno construye su casa, de acuerdo, cuando uno construye su casa no solamente paga al final, es cuando ya lo compra, acá lo vas a pagar en el proceso, en el transcurso de. ¿Qué significa en el proceso? En el proceso no solamente es la obra física, también hay... en esta como decía y bien señalada por Gisela, hay toda la parte de operación, la operación se llama puesto a punto técnicamente, y el tema de puesta a punto significa que la... es un tema que no se ve, pero si está mal hecho se siente ¿Qué significa? Si ustedes recorren gran parte de la panamericana, hoy en día, se van a dar cuenta que está bien mantenido.

Más o menos el nivel de calidad técnica que se está buscando ya lo tienen el 40% de la panamericana.

Entonces, el cobro que se está haciendo antes también está cubriendo ese costo de operación, pero también está cubriendo otros costos como, por ejemplo, el costo de los estudios y también otros costos que son muy importantes y que son muy delicados en este tipo de concesiones, es el costo de las expropiaciones e interferencias.

Señores, se habló de Vía Parque Rímac. Señores, nosotros tenemos la administración de Vía Parque Rímac, de acuerdo.

En Vía Parque Rímac, y el congresista Lescano, yo he recibido muchas cartas de él, donde nos envía personas que dicen "sabes que, mi predio más, me están pagando muy poco". Señores, cada vez que piden más, saben qué significa eso. Significa que alguien lo tiene que pagar.

El Vía Parque Rímac empezó con un proyecto de 5000 dólares por vivienda, ustedes saben que con 5000 dólares, dado el tema de crecimiento y expansión urbana, desarrollo urbano, ha dejado de ser relevante, nadie consigue ninguna casa con 5000 dólares ¿Qué

ha pasado? Que hoy en día esos 5000 dólares se transforman en 60, 80 000 soles, eso significa que el costo de expropiaciones se ha incrementado en 12, 14 veces, hay cosas que son hasta patéticas que a mí particularmente me enoja, les digo qué es lo que me enoja, hay gente que cree que está viviendo en Manhattan, cuando están viviendo en una zona que es muy complicada, y están pidiendo, por ejemplo, precios de 10 000 o 12 000 dólares por metro cuadrado en esa zona. Usted sabe que compensarlo a eso va ser simplemente incrementar sustancialmente, por ejemplo, a las tarifas para que se pueda armar la vía.

Finalmente, con respecto al tema de seguridad y todos estos temas, nosotros estamos trabajando un tema de peaje electrónico, con un sistema de control, ese sistema de peaje electrónico con un sistema de control lo estamos trabajando nosotros en la gerencia de promoción y participación privada, lo estamos trabajando con todos los concesionarios, y va permitir hacer un poco lo que mencionaba la congresista Schaefer, para que justamente se pueda establecer un mecanismo de vigilancia y un mejor mecanismo de recaudación.

En todo caso, un poco me están pidiendo que sea breve, si ustedes requieren más información no duden en escribirnos, no duden, nosotros se los vamos a contestar, y si hay que asistir, asistiremos, no ningún tipo de problema.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchísimas gracias.

Colega Lescano.

El señor LESCANO ANCIETA (AP-FA).— Yo quisiera, como me ha eludido el ingeniero, yo le voy a contestar que yo recibiendo pedidos de los ciudadanos tengo que trasladar ese pedido a las instituciones respectivas, por eso soy representantes de la población. Y esas instituciones decidirán si procede, no procede, es el precio real de su inmueble, no es el precio real, ello son los que tienen que ver la parte ejecutiva de la expropiación, pero yo tengo que cumplir como representante de la población, señor, en derivar estos pedidos.

Ahora, son gente humilde. Gente humilde, señor, no están pidiendo que se les haga un servicio, sino simplemente que se les pague el valor de la expropiación, conforme a los parámetros técnicos que hay.

Ahora, ingeniero, fíjese, aquí tenemos que ver la parte técnica y la parte no técnica, acá hay colegas parlamentarios que son ingenieros también, y en el Congreso, vemos también la parte técnica, no es que hagamos cálculos infundados, sino que vemos estos temas porque es nuestra obligación ver si se está cobrando o no se está cobrando bien, si las obras están avanzando o no están avanzando, hay personas que tienen 15 años, 10 años, de experiencia en gestión pública. Como usted está en el municipio, nosotros estamos en el Parlamento, y tenemos cierta experiencia gestión pública, de tal manera que sí es cierto, o sea, se puede ver este asunto en la parte técnica, pero también se ve en el Congreso, porque es nuestra competencia y las autoridades tienen

que venir hacer las respuestas correspondientes, porque la Constitución así lo establece, señor Presidente.

El pedido sería, señor, le pediría que a través de la presidencia nos haga llegar el sustento de su explicación tanto a la empresa en los temas de inversión, en los temas de trabajos que están realizando, en temas de obras, en tema de los incrementos, para que haya un sustento técnico porque habido una explicación, pero necesitamos documentación para poder evaluar tanto a la empresa como al municipio.

Gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE.— Agradecemos la intervención de los señores Raúl Pereyra Nieto*, así como la señorita Gisela Benavente, consecuentemente la intervención del señor Jaime Shimabukuro, representante del Consejo.

Reiterando este agradecimiento, pueden ver el momento más oportuno para que puedan retirarse.

Les decimos a los colegas que tenemos un dictamen por aprobar, les voy agradecer que se queden unos minutos.

Dada la premura del tiempo, colegas, vamos a pasar el Despacho, vamos a pasar Informes, Pedidos, y vamos a tratar un dictamen aprovechando la presencia del autor que ha estado muy pacientemente desde el inicio de la reunión, por lo cual, disculpe por la situación que hemos tenido que afrontar.

El predictamen.

El predictamen recaído en el Proyecto de Ley 924, con un texto sustitutorio por el que se propone la ley que establece la obligatoriedad para las empresas reguladas por la Ley 26702, Ley de Banca y Seguros, de incorporar un círculo integrado o chip en las tarjetas de crédito y de débito, cuyo autor es el congresista Joaquín Ramírez.

Yo creo que lo sometemos al debate, porque ya esto incluso ha sido aprobado también en la otra comisión.

Puede hacer el uso de la palabra, el colega Joaquín Ramírez.

El señor RAMÍREZ GAMARRA (GFPF).— Sí, algo bien breve.

Efectivamente, la comisión principal de Economía, ya ha sido aprobado este proyecto de ley por unanimidad.

Agradezco esta oportunidad y realmente de lo que se trata es de algo muy simple, muy sencillo, que resolverán grandes problemas, es incorporar en las tarjetas de crédito y de débito, obligar a las entidades financieras a incorporar el chip, el circuito electrónico que nos dará la seguridad de disminuir en un 80% las clonaciones y los robos que se están dando hasta ahora.

Solo para manejar algunas dos o tres cifras, son 300 000 casos al año que se quedan sin resolver en el sistema financiero y que la implementación de este circuito integrado en la tarjeta de crédito y de débito reducirán un 80%.

El circuito integrado básicamente mantendrá la información de la banda magnética, más fotografía, más los datos que tiene la Reniec de cada uno de los usuarios.

Yo quiero agradecer de ante mano la invitación de la comisión y también a los colegas congresistas, por su apoyo, ya que esto resolverá los grandes problemas que hay en el sistema financiero.

Muchísimas gracias, señor Presidente, sé que estamos cortos con el tiempo.

El señor PRESIDENTE.— Colega...

El señor LESCANO ANCIETA (AP-FA).— Yo creo que es una iniciativa importante para defensa, sobre todo, de la seguridad del dinero de los ahorristas, de los que hacen uso de las instituciones financieras y bancarias.

Fíjese, yo quisiera solamente que se precise algo, yo creo que el colega Ramírez, va a estar de acuerdo, porque en este decreto supremo, perdón, una resolución de la Superintendencia, 6523 de 2013, se establece que este mecanismo de seguridad para que las tarjetas de débito tengan un chip va ser vigente a partir del 31 de diciembre de 2014, y en el proyecto o el dictamen establece 31 de diciembre de 2015, yo creo que tomando la iniciativa para que sea por ley lo podemos adecuar esta fecha que es antes y no la fecha posterior del proyecto, salvo que el congresista Ramírez, nos dé alguna explicación, que es necesario prolongar un año más, no sé, pero acá en la resolución de la Superintendencia está 2014, y aquí está 2015.

Yo le propongo que se varía eso a diciembre de 2014.

Señor Presidente, una interrupción, al congresista Ramírez.

El señor PRESIDENTE.— Tiene la palabra, colega Ramírez.

El señor RAMÍREZ GAMARRA (GFPF).— Sí.

Efectivamente, nosotros estábamos evaluando esta posibilidad de que no se muevan las fechas y decía 2014, sin embargo, el procedimiento de cambio de tarjetas que son 21 millones de tarjetas de crédito y de débito más la implementación de lo que tenga que ser los sistemas de donde son los terminales que POS es los cajeros automáticos y todo eso necesitarían la implementación de un año más, por eso es que se ha cambiado la fecha para que esto sea también viable **(10)** a través de las instituciones.

Sin embargo, quiero llamar la atención, que esto es un proyecto o esto fue una norma inicialmente dada por la Superintendencia de Banca y Seguros del año 2008, donde la Superintendencia remitió hacia los bancos para que implementen sistemas de seguridad en las tarjetas de crédito. Sin embargo, esto se ha ido postergando en el tiempo y después de cuatro años de haber presentado el proyecto de ley, efectivamente, por una única y sola única oportunidad de postergarlo hasta el 2015 fue un acuerdo que se ha tomado con la Comisión de Economía.

Muchísimas gracias, señor Presidente.

El señor LESCANO ANCIETA (AP-FA).— Conforme, señor Presidente.

Yo voy a apoyar, pero sería bueno que usted haga una consulta a la Superintendencia de Banca y Seguros, si es necesario hacer esta prórroga, porque si es del 2008 seis años ya han pasado y supongo que los bancos ya se están adecuando.

Entonces, señor, yo creo que se requiere aquí un nivel de consulta y si la Superintendencia dice 2014, en el Pleno ponemos 2014, señor Presidente. No vamos a retrasar este proyecto porque es importante, pero con esa consulta podemos aprobarlo el día de hoy.

Gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE.— Con la aceptación de los añadidos, vamos a ir al voto, salvo alguna aclaración de Gagó.

Colega Gagó.

El señor GAGÓ PÉREZ (GFPF).— Gracias, señor Presidente.

Considerando la existencia ya del reglamento de tarjetas de crédito y débito, que ha sido aprobado por una resolución en el año 2013, solicito que se adicione una disposición final, señor Presidente, a este proyecto de ley, que derogue las normas que se opongán a la presente ley. Creo que es sumamente necesario.

Gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE.— Con esos añadidos sometemos a votación.

Los que estén de acuerdo con el proyecto, colegas, con la consulta, con los añadidos correspondientes. Colega Sarmiento, colega Gagó, perdón, colega Lescano, Vacchelli, Schaefer, Simon, a favor, y el que habla también a favor, Sarmiento también. Aprobado por unanimidad.

Solicito la dispensa de la aprobación del Acta a fin de proceder a ejecutar los acuerdos adoptados.

Votamos la dispensa.

Los que estén de acuerdo que levanten la mano. Aprobado por unanimidad.

Agradecemos a los señores congresistas, miembros de esta comisión.

Siendo la 1 y 45, se da por levantada la sesión.

Muchísimas gracias.

—A las 13:45 h, se levanta la sesión.