

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Periodo Anual de Sesiones 2018-2019
Segunda Legislatura

ACTA DE LA DÉCIMA CUARTA SESIÓN ORDINARIA
5 de marzo de 2019

ACUERDOS POR UNANIMIDAD:

1. Aprobar el acta de la Décima Tercera Sesión Ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones.
2. Aprobar el dictamen de insistencia a las observaciones del Presidente de la República a la Autógrafa recaído en los Proyectos de Ley 2211/2017-CR; 2946/2017-CR; 3138/2017-CR; 3140/2017-CR; y, 3309/2017-CR, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible".
3. Aprobar el dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3088/2017-CR, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la ejecución del asfaltado definitivo de la carretera ruta PE-28 B:EMP. PE-28C (Puente San Francisco)-Kimbiri-Abra Cielo Punco - Boca Santa Ana - Kepashiato - Kumpirushiato - Kiteni - Palma Real, en el departamento de cusco".
4. Aprobar la dispensa del trámite de aprobación del acta de la Décima Cuarta Sesión Ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones.

Siendo las nueve horas con veintidós minutos del martes 5 de marzo de 2019, en la sala "Francisco Bolognesi", Palacio Legislativo del Congreso de la República, actuando como **Presidente** (e) de la Comisión de Transportes y Comunicaciones el señor congresista **Elías Ávalos, Miguel Ángel** (FP) y no contando con el quórum reglamentario se dio inicio a una sesión informativa¹ de la Comisión, contándose con la asistencia de los señores congresistas titulares: **Aguilar Montenegro Wilmer** (FP); **Ushñahua Huasanga, Glider** (FP); **León Romero, Luciana** (CPA); **Castro Bravo, Jorge** (NA); **Figueroa Minaya, Modesto** (FP) [accessitario en reemplazo del titular *Karla Schaefer Cuculiza*]; y, **Del Águila Cárdenas, Juan** (FP) [accessitario en reemplazo del titular *Israel Lazo Julca*]. Asimismo, participó de la sesión el señor congresista **Torres Morales, Miguel** (FP).

Con las licencias de los señores congresistas: **Narvaez Soto, Eloy Ricardo** (APP); **Israel Lazo Julca** (FP); **Schaefer Cuculiza, Karla Melissa** (FP); **Ventura Ángel, Roy** (FP); **Flores Vélchez, Clemente** (PPK); y, **Del Águila Herrera, Edmundo** (AP).

INFORMES:

- El señor congresista **Aguilar Montenegro Wilmer** (FP), manifestó que había elabora el Proyecto de Ley 1237/20106-CR, que ya tiene pronunciamiento de la Comisión. Al respecto solicitó que interceda ante la Presidencia del Congreso de la República se priorice su debate y aprobación correspondiente. Sustentó los beneficios y problemas de dicha iniciativa legislativa. Asimismo, solicitó que se coordine con el Ministerio de Transporte y Comunicaciones para la priorización de la ejecución de los proyectos relacionados con las vías de comunicación ubicadas en las provincias de Cajamarca, a efectos de superar los problemas que viene ocasionando las lluvias en dicha región.
- El señor congresista **Castro Bravo, Jorge** (NA), sustentó la existencia de un problema de tránsito entre Tacna y Arica, debido a la alta movilidad en dicha zona, Preciso que

¹ Se dio inicio a la Décima Cuarta Sesión Ordinaria de la Comisión a las 09:36 horas, con el quórum reglamentario.

se requiere saber qué política vienen implementando el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, considerando que en el sector peruano se brinda un pésimo servicio, privilegiando los intereses de los ciudadanos chilenos, lo que resulta perjudicial a los transportistas peruanos. Anunció que a fines del mes de marzo se realizaría una reunión Bilateral entre Chile y Perú, en ese sentido solicitó la presencia del ministro de Transportes y Comunicaciones.

[En esta estación se incorpora a la sesión el señor congresista titular **Martorell Sobero, Guillermo (FP)**].

- El señor congresista **Del Águila Cárdenas, Juan Carlos (FP)**, informó las necesidades de la provincia Ramón Castilla de la Región de Loreto para desarrollar proyectos de infraestructura vial, que permitiría incorporar a varias comunidades nativas del área de influencia, de una carretera que iría desde la cuenca del Amazonas hasta la cuenta del río Yavarí en la frontera con Colombia (35K). Sin embargo, precisó, que no existe la decisión política del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para impulsar dicha obra, lo que evitaría el desarrollo del narcotráfico en dicha zona. Al respecto, solicitó que el ministro de Transportes y Comunicaciones informe la situación de los proyectos en infraestructura vial en Amazonas.

El señor **Presidente (e)** dio la bienvenida al señor congresista **Martorell Sobero, Guillermo (FP)** e informó que, contando con el quórum reglamentario, siendo las **nueve horas con treinta y seis minutos**, se da inicio a la **Décima Cuarta Sesión Ordinaria** de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, continuando con la agenda de la sesión.

APROBACIÓN DE ACTAS:

El señor **Presidente (e)** informó que se había remitido electrónicamente a los señores congresistas el acta que fuera dispensada de su trámite de aprobación, para ejecutar acuerdos, y que se requería cumplir con la formalidad de aprobar el **acta de la Décima Tercera Sesión Ordinaria**, sometiendo al voto, siendo aprobado por **UNANIMIDAD** con los votos de los señores congresistas presentes.

DESPACHO:

El señor **Presidente (e)** informó que se había remitido a los despachos congresales, en forma electrónica, la agenda documentada incluyendo la relación sumillada de los documentos recibidos y remitidos por la Comisión. Asimismo, dio cuenta de los siguientes proyectos de ley que habían ingresado a la Comisión, habiéndose emitido los pedidos de opinión correspondientes:

- **Proyecto de Ley 3913/2018-CR**, que propone declarar de necesidad pública y preferente interés nacional la restricción de las unidades de transporte de carga de más de 12 toneladas de peso bruto vehicular en la Ruta Nacional PE-22 (Carretera Central), en el tramo comprendido desde el kilómetro 23 (Chaclacayo) hasta el kilómetro 175 (Repartición La Oroya) y viceversa, en las fechas y horas que se establecen en el artículo 2 de la presente ley.

ORDEN DEL DÍA:

1. **DEBATE DEL PREDICTAMEN DE INSISTENCIA A LAS OBSERVACIONES DEL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA A LA AUTÓGRAFA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 2211/2017-CR; 2946/2017-CR; 3138/2017-CR; 3140/2017-CR; Y, 3309/2017-CR, MEDIANTE EL CUAL SE PROPONE, CON TEXTO**

SUSTITUTORIO, LA "LEY QUE PROMUEVE Y REGULA EL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE".

El señor **Presidente (e)** inició el sustentó el predictamen de insistencia a las observaciones del Presidente de la República a la **Autógrafa** recaído en los **Proyectos de Ley 2211/2017-CR; 2946/2017-CR; 3138/2017-CR; 3140/2017-CR; y, 3309/2017-CR**, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible", manifestando lo siguiente:

- La **observación** (referido al objeto de la ley) señala: "... la Ley N° 29593 ya establece el rol promotor del Estado respecto del uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte: así como la adopción de medidas referidas a construcción de infraestructura, seguridad y educación vial, entre otros".
- La Comisión de la revisión de la Ley 29593, "Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promueve su utilización como medio de transporte sostenible", como su nombre lo indica, concluye que es una norma declarativa y como tal ha recibido el tratamiento por el Poder Ejecutivo; es decir, no ha generado acción mandataria; sin embargo, la actual propuesta busca que esta autógrafa de ley sea de carácter mandatorio y de obligatorio cumplimiento. En ese sentido, las propuestas de la Mesa de Trabajo no son aplicables.
- La trascendencia de esta propuesta se hace evidente ya que el mismo el Poder Ejecutivo propone textos sustitutorios en sus observaciones que contribuyen al perfeccionamiento de la propuesta legislativa; es decir, reconoce tácitamente la necesidad de la autógrafa. Por lo tanto, en este extremo insistimos, en la autógrafa de ley.
- Respecto a la **observación** referida al numeral 2.1 de la Autógrafa, la Comisión determina que, si bien es necesario realizar precisiones al texto legal observado, no es menos cierto que la Comisión no pretende excluir o desconocer las competencias de otros sectores, como es el ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, "ente rector en materia de Desarrollo Urbano"; así mismo, reconocemos las competencias y autonomías de los gobiernos regionales y locales "en materia de infraestructura de transporte de alcance regional y local".
- Teniendo en cuenta las observaciones realizadas al numeral 2.1 de la Autógrafa y las propuestas realizadas en la Mesa de Trabajo; y, luego del análisis correspondiente, la Comisión se allana a la propuesta de texto sustitutorio propuesto por el Poder Ejecutivo, que precisa con el verbo "**promueve**" la competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y su función de coordinación con los tres niveles de gobierno.

[En esta estación se incorpora a la sesión el señor congresista titular **Monterola Abregu, Wuilian (FP)**].

En esta estación el señor **Presidente (e)** dio la bienvenida al congresista **Monterola Abregu, Wuilian (FP)**, quien asumió la conducción de la sesión de la fecha en su condición de Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, continuando con la agenda de la sesión.

- Respecto a la **observación** referido al sistema de monitoreo a cargo del INEI, por generar costo, la Comisión colige que, efectivamente, en la Ley de Organización y Funciones del INEI², las funciones del INEI no comprenden los sistemas de monitoreo, por cuanto dichos sistemas conllevan la necesidad de contar con un mecanismo de monitoreo vehicular: Sistema de Posicionamiento Global (GPS, por

² Decreto Legislativo N° 604.

sus siglas en inglés). Ergo la función está referida a la producción de las estadísticas básicas.

- Por las consideraciones expuesta, considerando las propuestas realizadas en la Mesa de Trabajo, la Comisión se allana a la observación y acepta la propuesta de que el Instituto Nacional de Estadística e Informática coordina y *ejecuta* la producción de las estadísticas básicas respecto del uso de la bicicleta como medio de transporte; a través, de los censos, encuestas por muestreo y registros administrativos del sector público. Asimismo, proponemos una redacción sustitutoria, que permita seguir los principios del Manual de Técnica Legislativa, manteniendo el fondo de la propuesta del Poder Ejecutivo.
- Por otro lado, en la **observación** se propone un agregado al artículo 4 de la Autógrafa, al respecto la Comisión considera que el agregado propuesto busca enfatizar una función que es propia de los ministerios del Poder Ejecutivo "*la coordinación intersectorial*"; siendo esto así, la propuesta sirve para resaltar la coordinación que deben tener el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de Educación para la promoción de las normas de tránsito.
- Por lo tanto, la Comisión, considerando la observación y las propuestas realizadas en la Mesa de Trabajo, se allana al agregado propuesto por el Poder Ejecutivo, que permitirá la coordinación entre los ministerios ya referidos, aplicando en la redacción lo establecido en el Manual de Técnica Legislativa de utilizar los verbos en tiempo presente y en modo indicativo.
- Asimismo, el Poder Ejecutivo propone también un agregado sustentado en la necesidad de especificar la promoción de la educación vial en el ámbito municipal; y, con la misma lógica de la anterior observación, el Poder Ejecutivo establece en su observación seis: "*(...) con la finalidad que la Autógrafa de Ley pueda cumplir con su objeto*". Asimismo, propone "*(...) acciones de educación tanto en el ámbito formal como comunitario y tanto en zonas urbanas como rurales*". Por ende, plantea la educación de las normas de tránsito en el ámbito municipal. La Comisión considera que esta propuesta constituiría un numeral 4.4; por consiguiente, también se allana a esta propuesta.
- Respecto a la **observación** del numeral 5.2 del artículo 5 de la Autógrafa, sustentado en que esta disposición ya se encontraría legislado. Este punto es muy similar a una observación anterior; en la cual, el Poder Ejecutivo propone se redunde o enfatice el rol de coordinación interministerial expresamente en la norma; sin embargo, en este punto observa que se enfatice la posibilidad que tienen los gobiernos locales y regionales de utilizar la normativa vigente en materia de obras por impuestos Ley 29230, Ley que impulsa la inversión pública regional y local con participación del sector privado.
- Al respecto, la Comisión considera que es necesario enfatizar la posibilidad que los gobiernos regionales y locales están autorizados a utilizar el mecanismo de obras por impuestos, para la adecuación de la infraestructura urbana y construcción de ciclovías para facilitar el uso de la bicicleta. Por lo tanto, estando expresamente autorizado en la norma no tendrán la menor duda de su capacidad de poder utilizar este mecanismo legal, razón por la cual no consideramos pertinente esta observación y procedemos a realizar la insistencia en este aspecto, considerando lo propuesto en la Mesa de Trabajo.
- Respecto a la **observación** del artículo 7 de la Autógrafa, sobre la aplicabilidad del porcentaje mínimo de estacionamientos para bicicletas, la Comisión colige que efectivamente existe una norma técnica que establece el porcentaje de estacionamientos para bicicletas; sin embargo, existe, además, la Ordenanza Municipal 1851 de la Municipalidad de Lima Metropolitana, que viene siendo implementada con resultados favorables desde hace ocho años, en ese sentido la Comisión insiste en este extremo, precisando que el espacio físico a destinar **es del cinco por ciento** del área destinado a los vehículos automotores; así mismo, en

cuanto a las construcciones ya existentes esta debe establecer que se adecuarán siempre y cuando el espacio físico lo permitan; por lo tanto, nos allanamos en este extremo y reformulamos la fórmula legal del artículo 7 de la autógrafa de ley, en tres numerales: uno referido a la adecuación general precisando el porcentaje del 5%; el segundo, referido a las construcciones ya existentes o en curso estableciendo que la adecuación estará condicionada a la posibilidad física de los espacios ya existente; y un último numeral, referido al rol fiscalizador y sancionador de la municipalidad.

- Respecto a la observación que señala que la Autógrafa genera gasto público y que se estaría vulnerando la prohibición de iniciativa de gasto congresal, contemplada en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú. Para analizar esta observación debemos realizar un estudio de lo que realmente significa el costo beneficio de una norma, así tenemos que este constituye un método de análisis para conocer en términos cuantitativos los impactos y efectos que tiene una propuesta normativa sobre diversas variables que afectan a los actores, la sociedad y el bienestar general, de tal forma que permite cuantificar los costos y beneficios. Además, se ha considerado los aportes realizados en la Mesa de Trabajo.
- Los actuales cambios climáticos nos reiteran la necesidad de utilizar energías limpias para transportarnos, Asimismo, la economía y la productividad se verían beneficiadas ya que actualmente el tiempo promedio perdido en tráfico por un trabajador que percibe el sueldo mínimo vital equivale aproximadamente a S/191 soles al mes, lo cual representa aproximadamente el 20% de sus ingresos; considerando que existen aproximadamente 820 000 trabajadores que perciben el sueldo mínimo en Lima, la presente iniciativa permitiría reducir notablemente los S/156, 620 millones de soles que se pierden mensualmente en el tráfico.
- El Banco Interamericano de Desarrollo (BID), ha señalado que son conscientes de los beneficios de integrar las bicicletas con el sistema de transporte público en las ciudades. Ya que estos traen múltiples beneficios como:
 - Aumentar significativamente los destinos potenciales a los que pueden acceder los usuarios de bicicletas.
 - Agregar flexibilidad a los viajes diarios de los usuarios de transporte público.
 - Ofrecer una alternativa sostenible al uso del carro particular para movilizarse.
 - Aumentar la zona de captación alrededor del transporte público de 10 a 14 veces a aquella de los peatones.
 - Permitir a los ciclistas evitar situaciones peligrosas en el tráfico.
 - Expandir oportunidades recreacionales y turísticas en bicicleta.
 - Mejorar el acceso a los ciclistas y otros usuarios como peatones con capacidades de movilidad diferentes, sillas de ruedas y padres con coches.
 - Mejorar la salud desde el incremento del ejercicio.
- De esta manera se desvirtúa que solo se requiere mejorar el transporte público. Pero si fuera poco podemos recoger los cinco grandes grupos de beneficios que nos trae el uso de la bicicleta así:
 - Ventajas para la salud.
 - Ventajas para el Medio Ambiente.
 - Mejora la economía familiar.
 - Ventajas en ahorro de tiempo.
 - La bici te hace feliz.
- En cuanto al costo de la iniciativa, es indudable que se generan en la adecuación de pistas, señalación y estacionamientos, pero estos constituyen parte de la modernización de las ciudades para lograr ciudades sostenibles y con un transporte más fluido y saludable, además la iniciativa propone que estas adecuaciones sean graduales, por lo que finalmente diremos los beneficios superar enormemente a los

costos que se podrían generar y que se realizaran gradualmente. Por las consideraciones expuestas la Comisión considera que no es atendible esta observación e insiste en la norma que el mismo ejecutivo propone mejorar.

- Respecto a las **observaciones**: i) del numeral 9.2 del artículo 9 de la autógrafa referido a que los servidores públicos reciben una jornada laboral libre remunerada por cada cuarenta y cinco veces que certifiquen haber asistido al centro de labores en bicicleta; señalando que la entidad encargada de cumplir con la establecido es SERVIR y que no se ha sustentado adecuadamente el parámetro de 45 días; y, ii) a los artículos 7 y 9 de la autógrafa en los extremos que crean cargas al sector privado generando distorsiones en el mercado.
- Al respecto, ambas observaciones, están circunscritas a cuestionar la competencia del Ministerio de trabajo, optando por la Autoridad Nacional de Servicio Civil (SERVIR) en cuanto al tema de: *"flexibilizar horas de ingreso, brindar días u horas libres y facilitar duchas al interior del centro de trabajo, con el costo de supervisión correspondiente, así como realizar adecuaciones en sus instalaciones dedicadas para estacionamientos, llevaría a muchas empresas a incrementar sus costos para poder cumplir con las obligaciones que propone la Autógrafa de Ley, reduciendo su margen comercial o incluso registrando pérdidas, con el consiguiente riesgo de afectar su concurrencia en el mercado"*.
- La Comisión considera en parte atendible las preocupaciones, por esta razón se reformula la propuesta proponiendo que los incentivos sean progresivos y en cuanto a la pequeña y mediana empresa regida por Ley 28015, Ley de Promoción y Formalización de la Micro y Pequeña Empresa; y, el Decreto Legislativo 1086, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de promoción de la competitividad, formalización y desarrollo de la micro y pequeña empresa y del acceso al empleo decente; establecemos que los incentivos a los ciclistas serán voluntarios de acuerdo a sus posibilidades.
- Asimismo, nos mantenemos en la idea de que se debe estimular con una jornada laboral libre remunerada por las veces que certifiquen haber asistido al centro de labores en bicicleta; sin embargo, con la finalidad de hacer más viable la norma y que no se considere desproporcionado el otorgar días libres subimos la valla a sesenta días que concurren conduciendo bicicleta a su centro de trabajo, que en la práctica serían cinco días al año, los cuales muchas veces son otorgados como permisos especiales en el año. Por lo tanto, nos allanamos y proponemos una fórmula legal sustitutoria.
- Respecto a la **observación** a los artículos 11, 12 y 13 de la Autógrafa proponiendo que se sinteticen en un solo artículo, basado en el Reglamento Nacional de Tránsito, la Comisión considera que, si bien la propuesta que realiza el Poder Ejecutivo de sintetizar los artículos 11, 12 y 13 en uno solo es viable, se debe mejorar la redacción respetando el Manual de Técnica Legislativa; por consiguiente, corresponde a cada párrafo un numeral, en el fondo del tema nos parece correcto dejar las obligaciones, infracciones y sanciones al Reglamento Nacional de Tránsito, el cual norma el uso de las vías públicas para conductores de todo tipo de vehículos. Por otro lado, la Comisión ha privilegiado en este extremo las propuestas realizadas en la Mesa de Trabajo.
- Por otro lado, la observación a la Autógrafa propone un texto sustitutorio para la modificación ya realizada a los artículos 7 y 23 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, incorporando temas de movilidad sostenible dentro de las competencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Al respecto, la Comisión ha revisado el argumento de las propuestas planteadas por el Poder Ejecutivo y las acoge todas las planteadas en este ítem, de acuerdo a:
 - a) Considerando la naturaleza de los reglamentos nacionales, es atendible que se establezca que a través del Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura

se "definen las pautas para las normas técnicas" que permitan la implementación progresiva de elementos de movilidad sostenible.

- b) Considerando que se han modernizado los instrumentos de gestión de los ministerios y aprobado sus leyes competenciales de los mismos, posterior a la ley que estamos modificando; es atendible precisar la competencia exclusiva del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para esta norma, en artículo 23 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

Por lo tanto, la Comisión, en esta observación, se allana y acepta la propuesta de texto sustitutorio, conforme a lo descrito up supra.

- Respecto a la propuesta de un texto sustitutorio de la Tercera Disposición Final de la autógrafa de ley, con la finalidad de considerar la participación en el reglamento de varios ministerios bajo la coordinación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Comisión, en este extremo, considera que es excesivo duplicar el tiempo para la elaboración del reglamento de 90 a 180 días; por más, que se integren a otros ministerios como el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, el Ministerio de Educación, el Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, pero siempre será el Ministerio de Transportes y Comunicaciones el responsable de proponer el reglamento, razón por la cual consideramos que se debe reglamentar en 120 días hábiles. En tal sentido nos allanamos parcialmente al texto propuesto por el Poder Ejecutivo.
- Finamente, la Comisión a tenor del análisis y consideraciones vertidas en cada una de las observaciones del Poder Ejecutivo, *colige que estamos aceptando algunas de las observaciones y manteniendo el texto originario en las otras disposiciones o artículos observados*. Por consiguiente, de conformidad con Acuerdo N° 080-2003-2004/CONSEJO-CR, el cual estableció las formas alternativas de pronunciamiento que las Comisiones pueden tener respecto de las observaciones formuladas por el Presidente de la República a las autógrafas de ley aprobadas por el Congreso; correspondería aplicar el párrafo resaltado en negrita del referido acuerdo: ***"Insistencia: Cuando la Comisión rechaza, total o parcialmente, las observaciones del Presidente de la República e insiste en el texto originario de la autógrafa. Se configura la insistencia, por lo tanto, cuando habiéndose aceptado algunas de las observaciones del Poder Ejecutivo, al mismo tiempo, se ha mantenido el texto originario de las otras disposiciones o artículos observados"***.

En tal sentido, la Comisión propone la **insistencia** de la "Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible".

Culminada la sustentación, el señor Presidente sometió a debate el predictamen de insistencia a las observaciones del Presidente de la República a la Autógrafa recaído en los **Proyectos de Ley 2211/2017-CR; 2946/2017-CR; 3138/2017-CR; 3140/2017-CR; y, 3309/2017-CR**, interviniendo los siguientes señores congresistas:

[En esta estación se incorpora a la sesión el señor congresista titular **Tucto Castillo, Rogelio (FA)**].

- El señor congresista **Torres Morales, Miguel (FP)** sugirió las siguientes recomendaciones: i) atender la recomendación del MEF incorporando el siguiente artículo *"la implementación de la presente norma está sujeta a la disponibilidad presupuestaria de las entidades involucradas sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público"*; ii) el artículo 9.1 debería quedar como una recomendación, que los empleadores públicos y privados **pueden** implementar la norma, los días libres a ser otorgados debería ser implementado solo en el sector público, por ahora; iii) respecto a los estacionamientos se propone que *"las entidades públicas y privadas, cuyas edificaciones cuentan con zonas de estacionamiento de vehículos, destinan espacio*

para el estacionamiento de bicicletas bajo el criterio de que, como mínimo, por cada 20 espacios destinados para estacionamiento de vehículos automotores, 19 son destinados para este vehículo y uno para bicicletas"; iv) en el caso de edificaciones ya construidas, la adecuación de sus espacios debería ser de un año a partir de la publicación de la presente ley; v) se debe privilegiar la ubicación del espacio de las bicicletas, siendo estas al lado de los espacios destinados a vehículos que transportan a personas con discapacidad; vi) se insista en considerar en detalle las infracciones y sanciones a los ciclistas. Finalmente, expresó sus dudas respecto a si el dictamen debería ser una insistencia, en razón de que se está agregando textos nuevos a la fórmula legal.

- El señor congresista **Elías Ávalos, Miguel Ángel** (FP) manifestó, en relación al artículo 4, que en las instituciones educativas ubicadas en zonas altoandinas y amazónicas se les debería entregar bicicletas, siendo esta acción una política pública. Precisó que se debería acoger las experiencias de otros países que han implementado el uso masivo de bicicletas.
- La señora congresista **León Romero, Luciana** (CPA) mostró su sorpresa y preocupación respecto a las observaciones emitidas por el Poder Ejecutivo. Mostró su apoyo en la aprobación del dictamen de insistencia.
- El señor congresista **Aguilar Montenegro, Wilmer** (FP) reconoció la labor realizada, en su momento, por la señora congresista Luciana León para incentivar el uso de la bicicleta. Mostró su apoyo en la aprobación del dictamen de insistencia.

[En esta estación se incorpora a la sesión la señora congresista titular **Cuadros Candia, Nelly** (FP)].

- El señor congresista **Tucto Castillo, Rogelio** (FA) felicitó a los autores de la iniciativa legislativa y se mostró a favor de la aprobación del dictamen de insistencia, detallando los beneficios del uso de la bicicleta como medio de transporte masivo, que redundará en beneficios del país y de los peruanos.
- El señor congresista **Martorell Sobero, Guillermo** (FP) detalló los efectos positivos del uso de la bicicleta como medio de transporte. Se mostró a favor de la aprobación del dictamen de insistencia.
- La señora congresista **Cuadros Candia, Nelly** (FP) manifestó que la implementación de la norma propuesta no demanda el uso de recursos adicionales; asimismo, detalló los beneficios que generaría el uso de la bicicleta como medio de transporte masivo. Mostró su apoyo a la aprobación del dictamen de insistencia.

El señor **Presidente**, al no haber más intervenciones de los señores congresistas, sometió al voto el **DICTAMEN DE INSISTENCIA** a las observaciones del Presidente de la República a la Autógrafa recaído en los **Proyectos de Ley 2211/2017-CR; 2946/2017-CR; 3138/2017-CR; 3140/2017-CR; y, 3309/2017-CR**, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "**Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible**", considerando las recomendaciones i, ii y iv del congresista **Torres Morales, Miguel** (FP), con cargo a redacción, siendo **aprobado** por **UNANIMIDAD**, con el voto a favor de los señores congresistas: **Monterola Abregu, Wuilian** (FP); **Aguilar Montenegro, Wilmer** (FP); **Elías Ávalos, Miguel Ángel** (FP); **Martorell Sobero, Guillermo** (FP); **León Romero, Luciana Milagros** (CPA); **Tucto Castillo, Rogelio Robert** (FA); **Figueroa Minaya, Modesto** (FP) [accesitario en reemplazo del titular **Karla Schaefer Cuculiza**]; y, **Cuadros Candia, Nelly Lady** (FP) [accesitaria en reemplazo del titular **Roy Ventura Ángel**].

2. DEBATE DEL PREDICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3088/2017-CR, MEDIANTE EL CUAL SE PROPONE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, LA "LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DEL

ASFALTADO DEFINITIVO DE LA CARRETERA RUTA PE-28 B:EMP. PE-28C (PUENTE SAN FRANCISCO) – KIMBIRI - ABRA CIELO PUNCO - BOCA SANTA ANA – KEPASHIATO - KUMPIRUSHIATO – KITENI - PALMA REAL, EN EL DEPARTAMENTO DE CUSCO”.

El señor **Presidente** sustentó el predictamen recaído en el **Proyecto de Ley 3088/2017-CR**, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la “Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la ejecución del asfaltado definitivo de la carretera ruta PE-28 B:EMP. PE-28C (Puente San Francisco) – Kimbiri - Abra Cielo Punco - Boca Santa Ana – Kepashiato - Kumpirushiato – Kiteni - Pampa Real, en el departamento de cusco”, manifestando lo siguiente:

- En esta propuesta legislativa se ubica en la zona de influencia de la carretera de los valles de los Ríos Apurímac, Ene y Mantaro (VRAE). La actual carretera Kimbiri – Palma Real, constituye la principal y única vía de enlace entre los distritos que se encuentra dentro del Valle de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro con la capital de la provincia de la Convención, pues de no existir esta vía, los pobladores tendrían que realizar viajes de más de 20 horas, para llegar a la capital de la provincia, sin embargo de concretizarse esta obra tan anhelada, los viajes tomarían solo 4 horas hacia la capital de la provincia de La Convención y 10 horas hacia la capital del departamento de Cusco, permitiendo ahorro significativos en los costos de transportes y tiempos de viaje, brindando mayor seguridad vial a los usuarios de esta vía.
- Esta vía se ubica en la Ruta Nacional PE-28C, forma parte de la iniciativa para Integración de la Infraestructura Regional Suramericana – IIRSA, cuyo principal objetivo principal es el avanzar en la modernización de la infraestructura regional y adoptar acciones específicas para promover la integración y desarrollo económico y social de Sudamérica.
- Esta zona, como sabemos, tiene como problemática el tráfico de drogas, desorden socio político y ausencia del Estado por décadas, lo cataloga como un territorio donde se requiere llevar a cabo acciones específicas; una de éstas acciones, sin lugar a dudas, corresponde a las obras viales y de comunicaciones de gran envergadura. La situación actual muestra, que se cuenta con muy pocos accesos viales de calidad, por lo que su articulación al resto del terreno nacional y a los principales mercados todavía es débil.
- Actualmente el departamento de Cusco, cuenta con un déficit de infraestructura vial que no le permite articular de manera sostenida con todos los distritos que forman parte de la Provincia de la Convención, por lo que el asfaltado de la carretera Kimbiri – Palma Real, permitirán la sinergia entre estos espacios redundantes en mayor crecimiento en la economía regional y nacional.
- Por otro lado, esta vía fortalecerá el eje turístico entre las regiones de Junín, Ayacucho y Cusco.

Culminada la sustentación, el señor **Presidente** sometió a debate el predictamen recaído en el **Proyecto de Ley 3088/2017-CR**, interviniendo la señora congresista **Cuadros Candia, Nelly Lady (FP)**, quien manifestó que la iniciativa legislativa promueve la implementación de la infraestructura vial que uniría a las regiones de Ayacucho, Junín y Cusco, zonas que conforman el VRAEM. Que, en la actualidad, la producción se viene perdiendo debido a que no existen las vías de comunicación implementadas, impidiendo el desarrollo económico de dichas regiones. Solicitó a los señores parlamentarios el apoyo respectivo para lograr su aprobación.

El señor **Presidente**, al no haber más intervenciones de los señores congresistas, sometió al voto el dictamen recaído en el **Proyecto de Ley 3088/2017-CR**, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la “Ley que declara de necesidad pública e

interés nacional la ejecución del asfaltado definitivo de la carretera ruta PE-28 B:EMP. PE-28C (Pte. San Francisco)-Kimbiri-Abra Cielo Punco-Boca Santa Ana-Kepashiato-Kumpirushiato – Kiteni - Palma Real, en el departamento de cusco”, siendo **aprobado** por **UNANIMIDAD**, con el voto a favor de los señores congresistas: **Monterola Abregu, Wuilian** (FP); **Aguilar Montenegro, Wilmer** (FP); **Eliás Ávalos, Miguel Ángel** (FP); **Martorell Sobero, Guillermo** (FP); **León Romero, Luciana Milagros** (CPA); **Tucto Castillo, Rogelio Robert** (FA); **Figueroa Minaya, Modesto** (FP) [acesitario en reemplazo del titular Karla Schaefer Cuculiza]; y, **Cuadros Candia, Nelly Lady** (FP) [acesitaria en reemplazo del titular Roy Ventura Ángel].

En esta estación el señor **Presidente** sometió al voto la dispensa del trámite de aprobación del acta de la presente sesión, la misma que fue aprobada por **UNANIMIDAD** de los señores congresistas presentes.

Siendo las diez horas con cincuenta minutos del martes 5 de marzo de 2019, el señor **Presidente** levantó la Décima Cuarta Sesión Ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones.



WUILIAN MONTEROLA ABREGU
PRESIDENTE
Comisión de Transportes y Comunicaciones



ISRAEL LAZO JULCA
SECRETARIO
Comisión de Transportes y Comunicaciones

Forma parte del Acta, la transcripción de la versión magnetofónica de la sesión, elaborada por el Área de Transcripciones del Congreso de la República.