



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

WILIAN MONTEROLA ABREGÚ
PRESIDENTE

CONGRESO DE LA REPÚBLICA SEGUNDA LEGISLATURA ORDINARIA DE 2018

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

MARTES, 2 DE JULIO DE 2019
PRESIDENCIA DEL SEÑOR WILIAN MONTEROLA ABREGÚ

—A las 09:21 h, se inicia la sesión.

El señor PRESIDENTE.— Muy buenos días, señores congresistas.

Habiendo verificado el *quorum* reglamentario, al contar con la presencia de los señores congresistas Eloy Narváez, Edmundo del Águila, Jorge Castro, congresista Mamani, Guillermo Martorell, Clemente Flores, también damos la bienvenida al congresista Clayton Galván, nos falta un congresista para hacer *quorum*, por lo tanto vamos a pasar a sesión informativa.

Vamos a dar el uso de la palabra, si algún congresista desea hacer algún informe o pedido.

Congresista Del Águila, pedido o informe, congresista Narváez.

Congresista Narváez, tiene el uso de la palabra.

El señor NARVÁEZ SOTO (APP).— Gracias, presidente, solamente para dejar constancia que en la semana última pasada hemos estado en semana de representación, se convocó a una sesión extraordinaria para este viernes pasado pero obviamente no he podido asistir porque tenía una agenda dentro de la semana de representación, solamente quería que conste eso nada más.

Presidente, gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchísimas gracias, congresista Eloy Narváez.

Congresista Del Águila, pedidos o informes.

Informes.

Congresista Edmundo del Águila.

El señor DEL ÁGUILA HERRERA (AP).— Sí, presidente, fíjese, en la semana de representación tuve la oportunidad de estar en Santa María de Huachipa indudablemente yo sé que es su competencia más que la Comisión de Transportes de la comisión encargada del tema de la reconstrucción, estuve en los tres puentes que están comprendidos dentro del río Huaycoloro que es el puente Ramiro Prialé, el puente Huaycoloro y el puente Las Torres.

Presidente, yo creo que es importante la necesidad de poder citar algún integrante del Ministerio de Transportes quienes son los responsables al menos del puente Ramiro Prialé, que es un puente provisional que tenemos para que pueda informar acerca de cuándo finalmente está el puente definitivo.

Ese puente quedo inoperativo en algún momento es simplemente se corta toda vía de acceso a la carretera Central, la carretera Ramiro Prialé conjuntamente con la carretera Central son las encargadas de poder acceder a la carretera Central, no solamente eso sino el segundo puente que es el puente Huaycoloro que está a punto de colapsar que únicamente tiene como capacidad máxima 16 toneladas está recibiendo camiones por encima de las 20 toneladas.

Entonces, Dios no quiera que finalmente se convierta todo esto en una desgracia, así que dejo a consideración de la presidencia y de la mesa ver la posibilidad de al menos pedir un informe al Ministerio de Transportes.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Del Águila.



Vamos nosotros pedir el informe porque el sector Transportes tiene que ver también con parte de la reconstrucción, efectivamente lo que usted dice es algo muy cierto, nos vamos prácticamente por el segundo año del problema de la reconstrucción y el desborde del río Rímac por ese sector de Huachipa y Huaycoloro también, donde ha ocasionado que la Ramiro Prialé este afectado y esos puentes hasta el día de hoy son un peligro, porque tú vas y se cierra en un espacio esa avenida Ramiro Prialé y ya ocasionó varios accidentes, no vamos a permitir que siga ocasionando.

Creo que hay que exhortar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, al director de Reconstrucción y al alcalde, al alcalde citar, también podría ser al alcalde de la zona a ver que se lo se ha hecho, tal vez los expedientes faltan concluirlo para que puedan de una vez poner operativo la Ramiro Prialé y los dos o tres puentes que faltan por ahí.

Congresista Del Águila, tiene el uso de la palabra.

El señor DEL ÁGUILA HERRERA (AP).— Sí, presidente, solamente recalcar la visita la hice conjuntamente con el alcalde de Santa María de Huachipa, el señor Rogelio Ruiz, quien efectivamente él mantiene la misma preocupación que tenemos hoy en día nosotros.

Fíjese, lo crítico indudablemente que es lo que usted ha mencionado, que Dios no quiera que en cualquier momento esos puentes colapsen pero ya aun así con los puentes en el estado que están el día de hoy, salir de esa zona y acceder a esa zona es sumamente caótico, ¿por qué?

Porque no se olvide que la carretera central está en un proceso de construcción de la línea II del Metro, entonces muchos los carros que antes tomaban la carretera Central hoy en día toman la carretera Ramiro Prialé y hace finalmente que eso salir de ahí entrar de ahí es cosa de locos.

Entonces, ahí apunta mi proyecto que lamentablemente no sé qué ha pasado, parece que cuando lo ponen en agenda los congresista no asisten porque no hay *quorum*, que es un proyecto que trata pues de poder creo yo administrar de forma efectiva el uso de la carretera Central sobre todo dirigido a los camiones de carga pesada.

Así que, presidente, hago nuevamente el pedido de poder agendar el proyecto, creo yo en algún momento en el que pueda existir *quorum*.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Del Águila.

Su proyecto esta agendado, está en un punto de la agenda, esperamos contar con el *quorum* necesario para de una vez aprobar ese proyecto tan importante.

Congresista Clayton, tiene el uso de la palabra.

El señor GALVÁN VENTO (C21).— Muchas gracias, presidente, con el saludo cordial a todos mis colegas congresistas de aquí de la Comisión de Transportes y agradecer de manera especial por participar el día de hoy y agendar el proyecto 4226 que es de mi autoría.

Corroborando con la participación de mi colega congresista Del Águila, efectivamente colega hemos presentando un proyecto de ley declarando de en emergencia, declárese de interés nacional y se declare en emergencia la carretera Central del cual afecta desde Chosica, Chaclacayo, toda la parte de la construcción de la línea II que corresponde, **(2)** justamente, a lo que usted está manifestando a raíz del tránsito vehicular por Ramiro Prialé.

En tal sentido, señor presidente, solamente me gustaría pedir, yo el día de hoy he invitado al señor alcalde de la Municipalidad distrital de Ate-Vitarte a Edde Cuellar, para que de repente informar a nuestra comisión y de esa manera tenga el respaldo, también, de esta comisión, y que de una vez por todas, pueda dar el Ejecutivo un mayor trámite o un trámite más eficiente, es lo que corresponde la atención a la reconstrucción de lo que está manifestando mi colega Del Águila.

Muchas gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Clayton.



Vamos a invitar al señor alcalde que tome asiento para que informe la problemática de la Carretera Central por la construcción de la línea 2 de metro.

Tiene el uso de la palabra, señor alcalde.

El señor ALCALDE DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE ATE, Econ. Edde Cuellar Alegría.— Señor presidente, señores congresistas, tengan ustedes muy buenos días.

En primer lugar, agradecer la oportunidad que usted nos brinda para exponer una problemática que no solamente es el distrito de Ate, sino también, de todo el cono este, y quisiera pedirle, señor, presidente, permiso para poder de repente proyectar un vídeo corto, que va a resumir la problemática de la Carretera Central, y que como lo vuelvo a repetir, de manera gráfica va a poder visualizarse mucho mejor de lo que yo pueda expresar probablemente en palabras.

El señor PRESIDENTE.— Autorizado, que se emita el vídeo por favor.

El señor ALCALDE DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE ATE, Econ. Edde Cuellar Alegría.— Muchas gracias, señor.

—Inicio de la proyección de vídeo.

El señor .— *En Ate, agradecemos la oportunidad de progreso con la construcción de la línea 2 del Metro de Lima y Callao, son más de 150 000 vehículos diarios que transitan por la Carretera Central, pero la falta de mantenimiento de las vías alternas ha generado congestión vehicular. Una vía que no se abastece ante la necesidad de traslado de los ciudadanos al centro de Lima como al interior del país.*

El señor .— *¿Qué le parece, cuál es su punto de vista sobre esta congestión?*

El señor .— *Esta horrible, horrible totalmente.*

El señor .— *¿Qué tiempo se demora en esta zona al cruzar?*

El señor .— *40, 45 a casi una hora.*

El señor .— *¿Cuál sería su llamado a las personas responsables?*

El señor .— *Antes de eso, hubieran hecho un plan de desvío para que hagan esto porque está mal...*

El señor .— *Hay un plan, pero no está funcionando.*

El señor .— *Nada, pues mira como esta un desastre esto.*

El señor .— *Muy bien, muchas.*

El señor .— *La gente, los que están los transportistas, y los que están yendo para la selva, para Huancayo, para esos sitios están sufriendo acá, desde la una, dos de la mañana estamos acá.*

El señor .— *Bien, gracias.*

El señor .— *A consecuencia de la congestión ha llegado consigo accidentes vehiculares como peatonal, también robos y ruidos molestos, incomodando a los centros educativos que se encuentran cerca de la Carretera Central.*

La señora .— *Allí, este personal de chaleco amarillo no se si no está capacitado o le falta dirigir bien el tráfico, o sea, vienen de varios lugares y no hay forma de que ellos puedan ordenar como un policía de tránsito que si sabe.*

El señor .— *Con oficio 047-2019 la Municipalidad de Ate hizo entrega el 18 de febrero solicitando a la Gerencia de Transporte Urbano de la Municipalidad Metropolitana de Lima, a la Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico y a la empresa Metro de la línea 2 la restricción de circulación de los vehículos de transporte de carga pesada en la carretera Central.*



Cabe indicar, que no cuenta con respuesta de las entidades en mención.

En calle el Trabajo con calle Industrial existen baches sin señalización. Asimismo, en la calle Miraflores con Carretera Central y en la calle Berlín con la avenida Javier Prado a consecuencia de los camiones pesados que a diario transitan por la avenida Javier Prado con la Carretera Central.

Asimismo, en algunas vías los kilos de los transportes pesados hace que se dificulte el tránsito vehicular como peatonal. La falta de señalización en sardineles con pintura amarilla, doble línea amarilla, tachas reflectivas, líneas separadoras de carril, línea blanca continua, línea blanca catalizadora, flecha indicadora de sentido del tránsito, línea de detención, cruce peatonal. Es necesario y urgente para la fluidez vehicular.

El señor .— *¿Qué opina sobre esta congestión de vehículos?*

La señora.— *Totalmente fastidiada porque no podemos llegar al trabajo, tengo que llegar a las ocho y sigo acá.*

El señor .— *¿De dónde viene usted?*

La señora .— *Santa Clara.*

El señor .— *De Santa Clara, ¿a dónde se dirige?*

La señora .— *A la molina.*

El señor .— *¿No está funcionando el plan de vía desde su punto de vista?*

La señora .— *No, totalmente no está funcionando , estoy parada acá 20 minutos.*

El señor .— *Tenemos como compromiso en aportar en la descongestión; es por ello, que en breve inauguramos la nueva avenida Longueras, una vía que va desde Barbadillo, uniendo Valle Grande con el Valle Amauta.*

Asimismo, la avenida La Esperanza que cruza a espalda de la Diroes que también conduce hasta el Valle Amauta, ahorrando tiempo y caos en la carretera Central.

Nuestro compromiso es aportar y mejorar con la ayuda de todos lo vamos a lograr, unámonos por los niños, por los jóvenes y por todos los vecinos de Lima Este.

—Fin de la proyección del vídeo.

El señor PRESIDENTE.— *Congresista Castro.*

Un momentito congresista Castro, ya contamos con el quorum reglamentario para iniciar nuestra sesión.

Le agradecemos, damos la bienvenida al congresista Gilmer Trujillo.

Permítame, señor alcalde, vamos a ver los proyectos y luego continuamos con su exposición.

Siendo las 9:38 h, del martes 2 de julio del año 2019, se da inicio a la vigésimo cuarta sesión Ordinaria de la Comisión de Transporte y Comunicaciones. Se hace constar la licencia de los señores congresista Elías Avalos, Karla Schaefer y Moisés Guía Pianto.

Vamos a nosotros por la aprobación del acta.

Señores congresistas se les remite electrónicamente las tres actas pendiente, se requiere que cumplamos con la formalidad de aprobar las siguientes actas de la tercera sesión extraordinaria de la vigésima segunda sesión extraordinaria y del vigésimo tercera sesión Ordinaria y la segunda sesión ordinaria también del 21 de mayo, 18 de junio.

Vamos a someter a la votación. Los que estén a favor. Aprobado por unanimidad.

Se ha remitido a sus despachos en forma electrónica la agenda documentada que incluye la relación sumillada de los documentos recibidos, remitidos de la comisión.

Si algún congresista tiene interés en el documento puede solicitarlo.



WILFRIDO MONTEROLA ABREGU
PRESIDENTE

Asimismo, debo dar cuenta de los proyectos de ley que han ingresado a la Comisión: Proyecto de Ley 4441, Proyecto de Ley 4446, Proyecto de Ley 4449, Proyecto de Ley 4445, 4456, 4481 y 4505. Al respecto se han remitido los proyectos en cuestión, se han elaborado los informes de admisibilidad y se están solicitando las opiniones correspondientes.

Vamos iniciar la estación Orden del Día.

ORDEN DEL DÍA

El señor PRESIDENTE.— El primer punto, del proyecto de la agenda tenemos el dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3572, mediante el cual se propone el texto sustitutorio de la Ley que establece medidas de promover a la formalización y masificación de la base tributaria de transporte público, terrestre de carga interprovincial del ámbito nacional de pasajeros.

La comisión debe señalar que este nuevo pedido de pronunciamiento se da a razón de la cuestión previa, para que regrese a la comisión para mejor estudio planteada por la señora congresista Karina Beteta Rubín y el congresista Víctor Andrés García Belaunde, en la cual, fue aprobada en la Agenda del Pleno del Congreso de la República el 8 de mayo del año 2019. Por ende, mediante oficio 122-2018-2019, la comisión adquirió nuevamente la competencia. La comisión al tener de lo señalado, considera que el estudio realizado para el dictamen presentado anteriormente ha sido debidamente argumentado.

Tal es así, que ante el regreso de la comisión, por la aprobación de la cuestión previa, la comisión ha recibido documentos y a los representantes de las asociaciones de transportistas que avalan los argumentos de nuestro dictamen y solicitan la aprobación de [...] legislativa. En este nuevo pronunciamiento de la comisión, cabe señalar, que si la preocupación de este tipo presupuestal debe descartarse, ya que los estudios económicos se encuentran detallados en el proyecto de ley máxime si han sido debidamente evaluados por el Ministerio de Economía y Finanzas, por ser una iniciativa del Poder Ejecutivo.

La comisión de la revisión del Diario de los Debates, en que se encuentran los argumentos esgrimidos para la cuestión previa, se aprecia que no se analizó el fondo de la iniciativa. Si se presentaron argumentos técnicos que desvirtúen la razonabilidad y viabilidad de la propuesta, que tiene como finalidad otorgar a los transportistas que presten el servicio de transporte terrestre público interprovincial en ámbito nacional de pasajeros al servicio de transporte público, terrestre de carga.

El beneficio de la devolución equivalente al 53% del Impuesto Selectivo al Consumo, que conforme parte del precio de la venta del petróleo diésel B5 y el diésel B20, con este contenido de azufre menor al igual al 50 ppm, por el plazo de 3 años, contados a partir de la vigencia del reglamento de la ley, poniendo como condición ineludible que sean transportistas debidamente formalizados. Es decir, contribuyentes generadores de renta de tercera categoría para efectos del Impuesto a la Renta y sujetos obligados al pago de Impuesto General a las Ventas IGV e Impuesto de Promoción Municipal por la venta de los citados productos.

Asimismo, tampoco se desvirtuó el fundamento que este mecanismo busca la formalidad, ya que el beneficio solo se otorgará si el transportista cuenta con la autorización vigente otorgada por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, para prestar dichos servicios y emiten comprobantes de pago electrónicos por la prestación de tales servicios, en tanto, está obligado de admitirlos de acuerdo a las normas que emita la Sunat, al respecto, la devolución se efectúa mediante notas de crédito negociables.

Por lo tanto, la comisión propone reiterar los argumentos presentados en el anterior dictamen que nos permita proponer la aprobación de la iniciativa legislativa.

Si algún congresista, desea participar con respecto a este tema, o caso contrario, vamos a pasar a la votación. Al voto entonces.

Ah, congresista Gilmer Trujillo.

El señor TRUJILLO ZEGARRA (FP).— Gracias, presidente; saludar a los colegas congresistas por el esfuerzo de seguir trabajando a pesar de que estamos en receso parlamentario.



Presidente, respecto a esta iniciativa, tengo conocimiento que es una iniciativa del Ejecutivo, donde la primera comisión, es la Comisión de Economía y nosotros somos la segunda comisión. Aquí estoy viendo, usted, lo ha referido y acá en el dictamen se señala donde progresivamente se ha ido incrementando el porcentaje de devolución 10%, 20%, 30% y ahora 53%.

Acá hay una duda que todavía no se ha disipado y sería bueno, presidente, tratándose de una iniciativa del Ejecutivo y conociéndose que la Comisión de Economía, como principal comisión, está bajo la presidencia de dicha bancada del Ejecutivo, y no les están dando la celeridad y la importancia que mercede. Nosotros, aquí en la Comisión de Transportes, todavía está pendiente absolver algunas dudas, como es el caso de la identificación, ¿a cuántas empresas beneficiarán con esta ley?, y, ¿cuál sería el desembolso del Estado? Esas cifras que en blanco y negro nosotros queremos conocerlo, para que podamos tomar una decisión respecto a esta iniciativa, y siempre precisar que somos segunda comisión, y si se trata de una iniciativa del Ejecutivo, no tanto como preocuparnos, sino nos llama la atención que la Comisión de Economía hasta la fecha no se ha pronunciado al respecto,

Eso quisiera, presidente, que se pudiese completar esta información y poder en otro momento, poder nuevamente debatir este dictamen y ver el resultado de las votaciones.

Gracias, Presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Trujillo.

Vamos a nosotros de repente someter la votación con cargo a pedir...

Ah congresista Del Águila tiene uso de la palabra.

El señor DEL ÁGUILA HERRERA (AP).— Si, presidente; muchas gracias.

Algunas pequeñas observaciones que al igual que el congresista Trujillo, creo yo, que merecen ser aclaradas para dejar en claro, creo, yo, esta buena finalidad, que tiene el gobierno central, de poder incentivar la formalización del transporte.

Fíjese, este es un beneficio que empezó en el año 2006 y entiendo, que siguió hasta el año 2016, o sea, tuvo un periodo de 10 años, en los cuales, estos transportistas obtuvieron el beneficio.

En la exposición de motivos del proyecto de ley, señala lo siguiente: si bien dichos mecanismos durante el periodo que estuvo vigente, no logró ser el medio idóneo para coadyuvar con la formalización del sector, teniendo en cuenta los instrumentos tecnológicos que viene implementando el gobierno para la formalización, resulta conveniente, volver a implementar temporalmente dicho mecanismo incorporando los citados instrumentos tecnológicos.

Entonces, ante eso la pregunta creo yo, cae por sí sola, me gustaría saber, ¿cuáles son estos instrumentos tecnológicos nuevos que van a permitir el objetivo que no se logró en un periodo de 10 años entre el 2006 y el 2016?

Una segunda observación sería conveniente que la comisión señale, ¿cuál es el impacto de este (3) proyecto de ley en el desarrollo y el bienestar del país. Cuánto es lo proyectado por año, lo que el Estado tiene que devolver por este concepto, un poco sumándose a la solicitud del congresista Trujillo.

Otro tema, se ha pedido la opinión al MEF, ya que entiendo que según el artículo 79 de la Constitución Política señala que en cualquier otro caso las leyes de índole tributaria referidas a beneficios o exoneraciones requieren previo informe del Ministerio de Economía.

Tercero punto, dice: Según el artículo 1.3 del dictamen señala que el transportista debe contar con la autorización vigente otorgada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para prestar dichos servicios y debe emitir comprobantes de pagos electrónicos por la prestación de tales servicios. Se puede agregar como requisito si el objetivo es la formalización, creo yo, se puede agregar como requisito para gozar de este beneficio que las empresas de transporte de pasajeros cuenten con terminales formales debidamente autorizados por el Ministerio de Transporte.

Si estamos apuntando a una medida, que es de formalizar a los transportes, es decir, estamos dándole un beneficio, que es el 53% de la exclusión o la devolución del Impuesto Selectivo al Consumo y



queremos formalizar a esos transportistas. Creo, que es la gran oportunidad de no únicamente formalizarlos a ellos, sino de formalizar todo el sistema en el cual ellos participan, y no únicamente que su formalización sea la constitución de una empresa, sino que ellos puedan trabajar y operar dentro de un mecanismo formal.

Hace unos meses hablamos acá, estuvo presente el alcalde de San Martín de Porres, y hablamos de los terminales informales y todo lo que genera informalidad en el transporte, no únicamente pérdidas económicas, sino pérdidas humanas.

Entonces, es una gran oportunidad, pues según cifras, acá tengo apuntado, solo en Lima son 350 empresas de transporte terrestres interprovinciales autorizadas por el Ministerio de Transporte para prestar servicios al interior del país. De ese total 129 tienen terminales o paraderos facultados por la misma entidad. La cifra restante, 221, son totalmente informales. Entonces, este proyecto tiene un gran objetivo, una gran finalidad, pero aprovechemos este gran objetivo para poder formalizar todo aquello que en este sistema transportes lamentablemente no está bien.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muy bien, congresista Del Águila, vamos a agregar ese pedido a usted, que usted ha solicitado para poder que las empresas que cuenten con terminales terrestres autorizados también ingresen a la formalidad.

Congresista Clemente Flores.

El señor FLORES VILCHEZ (PPK).— Gracias, presidente.

Tratándose de una iniciativa del Ejecutivo, que es la importancia de sacar adelante, y es producto de un acuerdo, de un consenso que se ha sentado tanto el Ministerio de Transportes y a las empresas del sector para tratar de buscar una salida, y entre de ello de hecho hay respuestas a favor, porque se quiere acelerar el tema de la formalización, pero me sumo también de hecho a la propuesta del Edmundo del Águila, en este dictamen se considere el tema de la formalidad de los casos de las empresas de pasajeros, pero también tenemos las empresas de camiones, de carga pesada. Su manejo es distinto, pero también cuestión de ver ahí cómo se va analizando los espacios, qué metros cuadrados debe tener donde se estacionan los vehículos para ser parte de la formalidad.

Pero sí, presidente, debemos sacarlo este proyecto de ley que es importante, con algunas precisiones, pero seguir dilatando mucho más el tiempo no ayuda. Tenemos más del 70% de informalidad en el país, y este es una de las medidas que ayudaría a la formalización. Apoyemos en esa línea. Si hay algunas observaciones, precisiones que se incorporen, pero saquémoslo adelante, presidente. Creo que es de vital importancia tanto para el Ejecutivo y para todos los usuarios tener empresas seguras y que contribuyan más empresas que están actualmente, que no hacen su tributo como corresponde.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Gracias.

Congresista Del Águila.

El señor DEL ÁGUILA HERRERA (AP).— Presidente, un último aporte, también feriado al artículo 1.3 del mencionado proyecto.

Dice: Sería bueno en el sector Transportes ocho de cada 10 trabajadores son informales. El 80% son informales. Según el INEI en el 2017 el sector transportes empleó a más de 1 200 000 personas, es decir, un millón de los trabajadores en el sector Transportes eran informales, de las cuales más de un millón fueron empleadas en el sector informal. Entonces, si se quiere formalizar el sector transporte por qué no se exige que las empresas beneficiarias sean fiscalizadas de manera obligatoria por la Superintendencia Nacional de Fiscalización Laboral.

Creo yo, que fíjese, si estamos apuntando a un proyecto que tiene un fin bueno, que es la de poder, no únicamente formalizar, sino dar un beneficio a los transportistas que les permita trabajar de manera competitiva, creo yo que es la oportunidad para poder aprovechar y formalizar todo el sector.



Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, congresista Del Águila. Me parece importante el aporte, porque podríamos formalizar también a los trabajadores y comunicar al ministerio para que intervengan en ese sentido.

Vamos a pasar a sustentar el otro proyecto de ley donde se declara en emergencia la carretera Central durante del periodo de ejecución de las obras de la Línea 2 del Tren Eléctrico de Lima y el Callao.

La comisión debe señalar que sin bien la norma se inicia con los artículos proponiendo una nómina declarativa los otros artículos carecerían de objeto, ya que se desvirtúan las propuesta de ser mandataria; requieren financiamiento vulnerando el principio de la no iniciativa de gasto del Parlamento. Además se establecen autorizaciones especiales que no son propias de una norma declarativa. Máxime si hemos recibido pronunciamiento de los organismos a los que se pretende comprometer, como son los ministerios de Economía y Finanzas, Vivienda y Construcción, Transporte y Comunicaciones e, incluso, la Contraloría General de la República.

En tal sentido, la comisión opta por solo pronunciarse y realizar el sustento y análisis del artículo declarativo.

La comisión resalta que uno de los principales problemas que tiene la carretera Central es la dificultad de la transitabilidad debido a su uso por parte de toda clase de unidades vehiculares, ya sea de carga pesada, buses interprovinciales, así como los automóviles particulares aunando las labores de ejecución del proyecto de la Línea 2 del Tren Eléctrico de Lima y Callao, correspondiente a la etapa primero B, sector 3, origina un preocupante malestar a los usuarios, teniendo en cuenta que la autopista Ramiro Prialé aún no se encuentra concluida; originándose una congestión vehicular diaria, por lo que implementar rutas alternativas para el tránsito de vehículos en cuanto contribuiría directamente a la agilización y la rápida comunicación con los distritos de Lima Este, así los aledaños de las zonas influencia.

Asimismo, tiene un análisis de beneficio directo a la población, ya que es un proyecto de ley de naturaleza declarativa, siendo un objetivo principal otorgar el marco jurídico para optimizar el desarrollo de la interconectividad de la regiones del centro del país, así como los distritos de Lima Este, siendo que el Estado viene desarrollando acciones que coadyuven a facilitar y agilizar los transportes en esta importante vía mientras se realizan las labores de ejecución del proyecto de la Línea 2 del Tren Eléctrico de Lima y Callao, por lo que su atención por parte del Estado es de prioridad para mejorar la calidad de vida de las poblaciones aledañas y que permitirá agilizar el círculo virtuoso de la economía que reflejará en el bienestar general.

La comisión por las consideraciones expuestas considera que el proyecto es técnicamente viable como norma declarativa de un solo artículo, siguiendo el manual de técnica legislativa.

Nos falta un congresista para continuar con el *quorum*.

Congresista Galván, tiene uso de la palabra con respecto a este proyecto, porque es de su autoría.

El señor GALVÁN VENTO (C21).— Muchas gracias, presidente.

Quiero agradecer de manera muy especial a vuestra secretaría técnica y también a la presidencia por haber considerado dentro de la reunión de hoy el Proyecto de Ley 4226-2018, el cual es de mi autoría.

Lo que quería resaltar, presidente, es de que efectivamente, esto es de necesidad pública. Este es un proyecto que efectivamente lo va agradecer mucho de los vecinos que se encuentran en la Carretera Central. Asimismo, como lo ha dicho mi colega congresista Del Águila, prácticamente en estos últimos meses que se viene construyendo la Línea 2 del Tren Eléctrico ha traído caos total en la Carretera Central y también en la de Ramiro Prialé.

Entonces, yo quisiera solicitarle a nuestra presidencia y también a los colegas congresistas por la misma necesidad y el clamor de los vecinos de Ate Vitarte y la carretera Central para que se pueda considerar hoy y a su también la ley que declara de interese nacional y necesidad pública la emergencia de la



carretera Central durante el periodo de ejecución de las obras de la Línea 2 del Tren Eléctrico y Lima Callao.

Esperando que haya el *quorum* correspondiente para que puedan evaluar, analizar y aprobar estos proyectos. Espero, señor presidente, que se tenga la consideración correspondiente de parte también de los colegas congresistas.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias.

Vamos a exponer el Proyecto de Ley 2859, del congresista Del Águila, mediante el cual se propone con texto sustitutorio, la ley que autoriza norma de incentivos y/o exoneraciones a las inversiones para el uso racional de infraestructura vial y expone las franjas de horario para la circulación de vehículos de transporte de mercancía y/o carga en vías urbanas.

Congresista Edmundo Del Águila, para que exponga su proyecto.

El señor DEL ÁGUILA HERRERA (AP).— Gracias, presidente.

Qué bueno que los dos proyectos puedan, creo, tocarse de manera conjunta, ya que son proyectos complementarios. Si bien el proyecto del congresista Galván apunta específicamente a declarar en emergencia la carretera Central, creo yo, que el Proyecto 2859 lo crea un marco general para evitar situaciones como las que estamos viviendo hoy en día.

No se olviden que Lima es una ciudad de más de 10 millones de habitantes en los cuales durante los últimos tiempos ha crecido demasiado y no únicamente hay un aumento de la población, sino que ese crecimiento ha venido acompañado del crecimiento del parque automotor, tanto así que este de 1.3 millones a 4.5 millones, ha crecido por encima del 300%; sin embargo, las vías de infraestructura, de movilización en el sector automotriz no han crecido, y lo que origina una situación de la que estamos viviendo hoy.

Para tener una idea clara también las empresas de transportes aumentaron de 33 382 a 106 077, es decir, igual 317% se han aumentado las empresas de transportes. Son las empresas que entran y salen de Lima por los tres accesos que tiene esta, la Carretera Central, la Panamericana Norte y la Panamericana Sur.

Entonces, todo eso ha originado que Lima, siendo una ciudad tan grande colapse, y el colapso no únicamente ha venido en lo que cada uno de nosotros percibe día a día, sino también está bastante marcado en el tema de las pérdidas, pérdidas en cuanto a cantidad, a dinero, soles por parte de los trabajadores y combustible.

Para tener una idea, los trabajadores en general de Lima o a nivel nacional, se pierde 23.1 millones de soles al día, siendo al año 5541 millones, y en combustible perdemos 11.2 millones al día, lo que se plasma al año en 4088 millones. Sumada ambas pérdidas tenemos casi 9629 millones, lo que pierde el país al año, precisamente, por el tema del transporte no bien orientado ni muy focalizado.

Las horas puntas ya pasaron a ser las horas puntas tradicionales que era mañana, a medio día y en la tarde, sino hoy todas son horas punta.

En tal sentido, ¿qué es lo que propone el proyecto 2859? Una propuesta muy sencilla, simplemente es darle la facultad a los gobiernos regionales y a las municipalidades provinciales, de que ellos mismos puedan generar unas franjas horarias para el ingreso y salida de vehículos de carga pesada. Eso regiría no únicamente en Lima, sino a nivel nacional. Si bien Lima es una ciudad grande que ya colapsó hay ciudades que están encaminadas hacia ese gran objetivo, que lamentablemente al no ser planificadas no hay una solución inmediata.

Fíjese, señor presidente, si nosotros queremos encontrar una solución al transporte en Lima indudablemente que tenemos que tomar medidas al corto, mediano y largo plazo. Esta de acá es una solución al corto plazo, para que en paralelo puedan ejecutarse medidas al mediano y largo plazo. La construcción de la Línea 2 del Metro es una medida de largo plazo. Lamentablemente para el 2021 está terminada esa línea, pero creo que se va a extender hasta el 2024; pero mientras tanto a los distritos de Ate Vitarte, Santa Anita, Chaclacayo, (4) Chosica, que son distritos afectados por la construcción de la



Línea 2 del metro tenemos que dar una alternativa, y el proyecto expuesto por el señor Galván conjuntamente con este Proyecto, el 2859, son complementarios. Así que yo solicito a los integrantes y a los miembros de la comisión darle la aprobación debida.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Edmundo del Águila. Me parece importante el proyecto.

Finalmente, vamos a sustentar los proyectos de ley 3985 y 3986, mediante los cuales se propone, con texto sustitutorio, que la ley que establece lineamientos para la emisión de licencias de conducir de vehículos motorizados y no motorizados para el transporte terrestre, que regula la escuela de conductores, los centros médicos y los centros de evaluación.

La Comisión en la revisión de los argumentos de las iniciativas legislativas colige que estas buscan garantizar la seguridad vial desde la fuente, es decir desde los sujetos que conducen vehículos automotores, los cuales requieren para poder circular contar con una licencia de conducir. Sin embargo la obtención de estas ha sido un proceso constante de aprendizaje y de retrocesos en el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, ya que se ha ido con el transcurso de los años estableciendo procedimientos e instituciones complementarias, como son las escuelas de conductores, los centros médicos y los centros de evaluación de conductores para poder otorgar licencias.

Este proceso señalado en el primer párrafo del análisis se intentó en sus inicios que fueran solo de entidades estatales las que participen en la capacitación y evaluación para el otorgamiento de licencias de conducir. Posteriormente se buscó la participación de las empresas privadas, emitiendo una serie de directivas y decretos supremos, variando las condiciones, competencias, requisitos y coberturas.

Lamentablemente las normas emitidas por funcionarios de turno del ministerio están al vaivén de los funcionarios que ocupan cargos, lo que no es recomendable técnica y jurídicamente ya que no se han establecido normas que perduren en el tiempo y que generen seguridad jurídica, imprescindible para que el empresario invierta en este sector, ya que la seguridad jurídica permite reglas claras de garantizar su inversión.

Debemos señalar que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su opinión técnica ha presentado algunas observaciones de la fórmula legal de la iniciativa legislativa y que en una reunión con el equipo técnico se ha logrado consensuar un texto sustitutorio que está siendo presentado en el presente dictamen.

La comisión considera que los aportes más importantes a nivel de las escuelas de conductores se establecen por primera vez en las entidades, son las responsables de la capacitación para el otorgamiento y canje, actualización para la revalidación, reentrenamiento para recategorización, así como establecer los requisitos de infraestructura y recursos humanos debidamente acreditados que requieren para el funcionamiento de las escuelas de conductores.

Debemos también resaltar en el fondo del proceso la obtención de una licencia de conducir, es decir en las escuelas de conductores de los centros médicos, los centros de evaluación. Los postulantes tienen la obligación de presentar su Documento Nacional de Identidad o carné de extranjería para los extranjeros y realizarse la verificación biométrica del postulante y de la responsable de la evaluación del Registro Nacional de Identificación y Estado Civil, Reniec. Asimismo, se debe realizar las grabaciones en video y transmisión de la evaluación en el Sistema Nacional de conductores. Este mecanismo servirá para evitar la suplantación de la seguridad jurídica al proceso de obtención de licencia de conducir.

La comisión también considera fundamental establecer los requisitos de infraestructura, recursos humanos y protocolo de evaluación médica y psicológica del conductor que deberán seguirse para los postulantes a la licencia de conducir en los centro médicos.

No menos importante es establecer los protocolos y requisitos de infraestructura y recursos humanos en los centro de evaluación. Cabe señalar que la norma que estamos evaluando también propone que se establezcan los requisitos de identificación y [...] a los evaluadores, para que así se puedan establecer las responsabilidades y sanciones de ser el caso, es decir no solo se puede sancionar al postulante sino



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

WILIAN MONTEROLA ABREGU
PRESIDENTE

también los operadores de evaluación, así como las instituciones que no cumplan con los protocolos establecidos.

La comisión enfatiza que estamos considerando que el Ministerio transporte y comunicaciones, en el que define la capacidad operativa de las entidades complementarias que participan en otorgar la licencia de conducir, teniendo en cuenta el tiempo mínimo y máximo de los procesos internos que se deben efectuar en cada entidad. El número de profesionales, la capacidad de infraestructura y el horario de atención.

Los procesos internos de evaluación o capacitación deben ser en orden y secuencial, esto con la finalidad de evitar que las instituciones complementarias no serías emitan capacitaciones y evaluaciones más allá de su capacidad física.

Por estas consideraciones expuestas, solicitamos que nos apoyen con la aprobación de esta norma para formalizar este sector y contribuir con la seguridad vial, ya que los choferes capacitados y debidamente evaluados contribuirán a [...] el caos que existe en nuestra ciudad.

Entonces, con lo expuesto, si no hay participación pasamos a la votación.

Primero vamos a someter a votación el proyecto de predictamen, Proyecto Ley 4226, mediante el cual se propone contexto sustitutorio de la Ley que declara de emergencia la Carretera Central durante el período de ejecución de la obra de la Línea 2 del Tren Eléctrico Lima y Callao.

Pasamos a la votación.

Congresistas Del Águila, a favor; congresista Castro. Aprobado por unanimidad.

En segundo orden vamos a pasar al Proyecto de Ley 2259, mediante el cual se propone un texto sustitutorio de ley que autoriza normas, iniciativas y exoneraciones a las inversiones para el uso racional de infraestructura vial, dispone franjas horarias de circulación de vehículos de transporte y mercancía de carga en las vías urbanas.

Vamos a someter a votación.

Bueno aprobada por unanimidad.

En tercero lugar, vamos a aprobar el Proyecto de Ley 3985 y 3986, mediante los cuales se propone la ley que establece lineamientos para la emisión de licencias de conducir de los vehículos motorizados de transporte terrestre, y que regula a los conductores en el centro médico y centro de evaluación.

Vamos a pasar a votación. También aprobado por unanimidad. Con abstención del congresista Trujillo.

Finalmente el Proyecto de Ley 3572, mediante el cual se propone con texto sustitutorio la ley que establece las medidas para promover la formalización y masificación de la base tributaria de transporte público terrestre de carga e interprovincial de ámbito nacional, con los dos aportes señalados por el congresista Edmundo del Águila.

Vamos a oficiar al Ministerio de Economía y Finanzas, conforme al pedido del congresista Trujillo, para que aclare el monto del beneficio y a qué empresa beneficia.

Vamos a pasar a votación.

Congresistas, se va a votar con alzada.

Congresistas, aprobado por unanimidad. Con la abstención del congresista Trujillo.

Votamos la dispensa de la aprobación del acta.

Aprobado por unanimidad.

Siendo las 10:05 de la mañana, se levanta la sesión.

Muchísimas gracias.

—A las 10:05 h, se levanta la sesión.