



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

WULIAN MONTEROLA ABREGÚ
PRESIDENTE

CONGRESO DE LA REPÚBLICA PRIMERA LEGISLATURA ORDINARIA DE 2018

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

MARTES, 2 DE OCTUBRE DE 2018
PRESIDENCIA DEL SEÑOR WULIAN MONTEROLA ABREGÚ

—A las 09:09 h, se inicia la sesión.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Elías, póngase por acá, como presidente de la Comisión de Defensa del Consumidor. Hoy día el secretario ha pedido licencia.

Buenos días, colegas congresistas.

Habiendo verificado el *quorum* reglamentario, contando con la presencia de los señores congresistas Eloy Narváez, Wilmer Aguilar, Glider Ushñahua, Dalmiro Palomino, Elías Ávalos, y la presidencia, con las licencias del congresista Lazo Julca y Rogelio Tucto.

No contando con el *quorum* reglamentario, vamos a pasar a una sesión informativa.

Para ello vamos a invitar al señor Paúl Concha Revilla, Director de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, respecto al texto sustitutorio de la ley que regula las empresas administradoras de plataformas tecnológicas de intermediación del servicio de transporte especial taxi por aplicativo y crea el Registro Nacional aprobado en el Pleno del Congreso de la República en primera votación del 26 de setiembre.

Vamos a suspender brevemente la sesión para invitar a pasar al señor Paúl Concha Revilla.

Suspendemos la sesión.

—**Se suspende la sesión.**

—**Se reanuda la sesión.**

El señor PRESIDENTE.— Se reanuda la sesión.

Agradecemos la presencia de nuestro invitado, el señor Paúl Concha Revilla, Director General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y vamos a darle el uso de la palabra.

Tiene usted el uso de la palabra, señor Concha.

Damos la bienvenida al congresista Modesto Figueroa.

Continúe o inicie, señor Concha.

El señor DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, don Paúl Concha Revilla.— Señor presidente, señores congresistas, en principio muy buenos días.

Traigo el saludo del señor Ministro de Transportes y Comunicaciones y de toda la institución, que es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y agradecer por esta invitación para hablar sobre un tema que concita el interés de la ciudadanía y que está íntimamente ligado a la problemática del transporte urbano en las principales ciudades del país.

Si me permite, señor presidente, tenemos una breve presentación, un poco para poner en contexto.

El señor PRESIDENTE.— Para que lo pueda poner, por favor.

El señor DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, don Paúl Concha Revilla.— Bueno, mientras se coloca la



presentación, iré mencionando —ya la tenemos— que la problemática de los taxis en las principales ciudades del país no es más que parte de la problemática de todo el transporte urbano.

El transporte urbano en nuestro país como consecuencia de medidas de desregulación que se dieron en el pasado, fundamentalmente en los años 90, y la libre importación de los vehículos usados, se configuró como un transporte donde además de la falta de regulación que se establecieron con decretos legislativos, como el 640 y el 651 de esa década, se ha caracterizado por su falta de integración y de coherencia con el concepto de ciudad y con los conceptos de desarrollo urbano.

Asimismo, por una debilidad técnica y presupuestal, aunque los gobiernos locales siempre han afrontado esta problemática, altos costos del transporte público como consecuencia de la atomización, falta de competitividad de los operadores, que muchas veces no son propietarios de la flota, tampoco tienen a sus conductores en planilla, y toda esta situación ha generado en nuestras ciudades, señor presidente, enormes niveles de contaminación, tanto así que se dice que los ciudadanos peruanos en las principales ciudades del Perú perdemos aproximadamente un mes al año de nuestras vidas viajando precisamente por esta situación, y no está también demás mencionar que esta atomización, esta falta de empresarización y competitividad en el transporte genera precarias condiciones de calidad de servicio, accidentalidad y contaminación.

Ahora bien, luego de haber descrito estas características que configuran a nuestro transporte urbano en el país, vayamos concretamente al problema de los taxis, y al abordar el problema de los taxis también tenemos que decir que la prestación del servicio de taxi, que no es sino una modalidad del servicio de transporte, que se caracteriza por su carácter especial...

El señor PRESIDENTE.— Permítame, señor Paúl Concha, vamos a hacer un alto, por favor.

El señor DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, don Paúl Concha Revilla.— Sí, cómo no, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Vamos a dar la bienvenida al congresista Martorell, y con él hacemos el *quorum* reglamentario para iniciar nuestra Sexta Sesión Ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, y con la presencia del congresista nuevamente Wilmer Aguilar, Dalmiro Palomino, Glider Ushñahua, Guillermo Martorell, Modesto Figueroa, Miguel Ángel Elías y Eloy Narváez y la presidencia, contamos con el *quorum* reglamentario y vamos nosotros a iniciar nuestra Sexta Sesión Ordinaria.

Aprobación del Acta.

Señores congresistas, se les ha remitido electrónicamente el Acta que fue dispensada de su trámite de aprobación para ejecutar los acuerdos. Los que ya se ejecutaron, se requiere que cumplamos con la formalidad de aprobar el Acta de la Quinta Sesión Ordinaria, la cual sometemos al voto.

Señores congresistas, al voto.

Aprobado por unanimidad.

Vamos a entrar a la estación Despacho.

DESPACHO

El señor PRESIDENTE.— Se ha remitido a sus despachos, de forma electrónica, la agenda documentada que incluye la relación sumillada de los documentos recibidos y remitidos por la comisión.

Si un congresista tiene interés en un documento, puede solicitarlo.

Asimismo, debemos dar cuenta de los proyectos de ley que han ingresado a la comisión:

Proyecto de Ley 3414, que propone declarar de necesidad pública e interés nacional el mejoramiento del asfaltado de la carretera Interdepartamental Arequipa-Puno, en los tramos Chiguata-Santa Lucía, desvío Santa Lucía-Mañazo-Deustua.

Al respecto, se da por admitido los proyectos en cuestión.



Se ha elaborado el informe de admisibilidad y se está solicitando las opiniones correspondientes.

Estación informes

Informes

El señor PRESIDENTE.— Que mediante Oficio 236-2018-2019-TC/CR, se ha solicitado al Ministro de Transportes y Comunicaciones un informe detallado y documentado de las acciones que viene realizando para subsanar los problemas del contrato de la Red Nacional de Banda Ancha, Red Dorsal, con el Grupo Azteca Comunicaciones Perú en el más corto plazo, evitando así gastos para el Estado y cumplir con los fines de interconectar las zonas más alejadas del territorio nacional. Sin embargo, no se ha recibido aún respuesta, por lo que propongo que se acuerde invitar a la viceministra de Telecomunicaciones a una próxima sesión para tratar el avance del tema.

¿Algún, señor congresista?

Vamos a pasar a sección pedidos.

Pedidos

El señor PRESIDENTE.— ¿Algún señor congresista necesita hacer algún informe o pedidos?

Congresista Ushñahua, tiene el uso de la palabra.

El señor USHÑAHUA HUASANGA (FP).— Señor presidente, muy buenos días.

Por su intermedio, saludar a los señores congresistas y a los señores que nos tienen a bien visitar en esta mañana.

Señor presidente, con fecha 17 de junio de 2018 ha sido...

El señor PRESIDENTE.— Le vamos la bienvenida al congresista Castro.

Continúe, congresista Ushñahua.

El señor USHÑAHUA HUASANGA (FP).— Ha sido ingresado...

El señor PRESIDENTE.— También el congresista Justiniano Apaza.

Continúe, congresista Ushñahua.

El señor USHÑAHUA HUASANGA (FP).— ...ha sido ingresado el Oficio 112-2018-PR, al presidente del Congreso de la República, remitido por el Presidente de la República sobre un proyecto de ley que se refiere, "que se declare de necesidad pública e interés nacional el proyecto de infraestructura portuaria, rehabilitación del terminal portuario de Pucallpa", cuyo pedido, presidente, ha sido remitido acá a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, y que en unos minutos más le voy a hacer llegar el documento, copia del dictamen donde ha sido aprobado este proyecto de ley acá en la Comisión de Transportes y Comunicaciones.

En tal sentido, presidente, tratándose de una prioridad y una necesidad que por muchos años en la región de Ucayali está el estudio del perfil para que se construya el puerto de la ciudad de Pucallpa, solicito que aprobado la misma, tal y conforme como está el dictamen acá en la Comisión de Transportes y Comunicaciones, sea remitido al Pleno para que sea debatido y así los señores congresistas aprobar oportunamente este proyecto de ley. Y sea exonerado, señor presidente, de remitirse a la Comisión de Vivienda, por cuanto que va a existir mucha dilación y va a perjudicar a la ciudadanía de esta región, que por muchos años, presidente, viene reclamando y viene haciendo este pedido del portuario, que es una necesidad para el progreso y el desarrollo no solamente para la región de Ucayali, sino para toda la amazonia peruana.

Muchas gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Ushñahua.

Vamos a someter a la votación para pedir al presidente que lo agende. De repente...



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

WILIAN MONTEROLA ABREGU
PRESIDENTE

A ver, todos los que estarían de acuerdo. Los que estén de acuerdo. Bueno, aprobado por unanimidad.

Vamos a solicitar al presidente.

El señor USHÑAHUA HUASANGA (FP).— Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— ¿Algún otro congresista que desea hacer informes, pedidos?

Continuamos entonces.

Señores congresistas, pediría que nos aboquemos solicitar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones informes judiciales de los procesos que hasta la fecha no permiten que nuestro país entregue un área de terreno de 60 178 metros cuadrados, la cual corresponde al área donde transcurriría un tramo de la antigua avenida Gambetta, la cual es adyacente al túnel Gambetta, **(2)** al concesionario del aeropuerto, para la realización de la fase 3, el cual corresponde a la construcción de la segunda pista del nuevo terminal de pasajeros, nueva plataforma, calles de rodaje y elementos conexos, cuyo monto de inversión estimado es del orden de mil 200 millones de dólares.

Invocamos al procurador y al Poder Judicial del Callao a tomar cartas en el asunto, para acelerar tan fundamental proceso judicial.

No esperemos que existan incidentes aéreos que lamentemos por la saturación de los vuelos, cancelaciones y otros problemas por haber sobrepasado nuestra capacidad instalada del aeropuerto.

Continúe, señor Paul Concha.

El señor DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, don Paúl Concha Revilla.— Muchas gracias, presidente.

Habíamos iniciado nuestra exposición, señor presidente, haciendo una breve referencia a la problemática del transporte urbano en nuestras ciudades, aquejado por la atomización, aquejado por la informalidad, por el caos, por la falta de planificación e integración con el concepto de ciudad y de desarrollo urbano, lo cual por cierto ha hecho decrecer la calidad de vida de los ciudadanos en las principales ciudades del país, además ha generado enormes niveles de accidentalidad, congestión vehicular y también contaminación ambiental, como consecuencia de las emisiones contaminantes por los particulados que genera no solamente el combustible sino el vehículo mismo, como consecuencia de su combustión.

El taxi, que es parte de esta problemática y que es una modalidad del servicio de transporte con carácter especial, puesto que el taxi no cumple ruta, frecuencia ni itinerario, no es ajeno a estas distorsiones y externalidades, puesto que también está aquejado por la informalidad.

Tenemos en nuestro sistema de transporte muchos taxis colectivos, los cuales en la vía urbana están absolutamente prohibidos, como también tenemos taxis no autorizados.

En Lima, siendo una ciudad de aproximadamente 10 millones de habitantes, 5 millones menos que Buenos Aires, por ejemplo, se estima que habría 250 mil taxistas prestando servicio en la ciudad. Buenos Aires, por cierto, con 5 millones más solamente tiene aproximadamente 60 mil taxistas.

Además, ahí es posible el congelamiento de la flota del servicio del taxi, porque obviamente tiene un sistema de transporte masivo que resulta atractivo para los habitantes.

Además, nuestro servicio de taxi en el Perú se caracteriza por la no trazabilidad. En la mayor parte de operaciones de transporte en taxi no es posible registrar las incidencias, hora, lugar en que se inicia una operación del servicio de taxi.

También tenemos enormes niveles de sobreoferta que ha precarizado el servicio, con precios aleatorios. Mucha precariedad en el servicio. Altos niveles de sobrecombustión, puesto que vemos a menudo en la ciudad taxis que van dando vueltas por la ciudad sin pasajeros generando congestión y generando sobrecombustión. O sea, quemando combustible innecesariamente en un país donde tenemos nuestras carencias y, además, dependemos de otros países en la adquisición del combustible, salvo en lo que respecta obviamente al gas natural vehicular y al gas licuado de petróleo.



Hay una clara tendencia a usar indebidamente el taxi como auto colectivo, generando la micro transportación. O sea, vehículos pequeños que ocupan gran espacio vial, saturando nuestras vías públicas terrestres.

Y no es que tengamos demasiados vehículos en el país. Si comparamos el índice de motorización nacional con el de otros países, en realidad lo que tenemos es un problema de falta de gestión.

Además, hay una baja confiabilidad del ciudadano en el servicio de taxi. Muchos suben a un taxi pensando y rezando inclusive para que no les pase ningún siniestro o no les pase ningún problema de delincuencia.

Esto genera también una limitada interacción en el mercado y no permite una formación de las tarifas y de los precios de acuerdo con el libre juego de la oferta y la demanda.

Por todas estas circunstancias, señor presidente, permítame de antemano expresar nuestra conformidad y nuestra felicitación como Ministerio de Transportes y Comunicaciones, por la iniciativa de los señores congresistas de aprobar un proyecto que regula por primera vez en el Perú los taxis que se prestan bajo la modalidad de aplicativos, más conocidos de esa manera, pero que se basan básicamente en la intermediación de plataformas informáticas.

Porque una iniciativa de esta naturaleza, señor presidente, encaja perfectamente en lo que venimos trabajando en la estrategia sectorial para mejorar nuestro transporte urbano, para reformarlo bajo la óptica de un concepto que hoy se habla en el mundo, que es la movilidad y que resulta en sí bastante comprensivo de todos los atributos que debe tener un transporte urbano, como es el de la accesibilidad para todos los ciudadanos, un ambiente fundamentalmente limpio y libre de emisiones, una universalización del servicio de transporte, un abordamiento del problema bajo la óptica de un servicio público como siempre debió ser.

Y esto inclusive en muchos países, el derecho a la movilidad, ya tiene el rango constitucional. En varios países se habla del derecho constitucional a la movilidad. Ojalá en el Perú en algún momento también lleguemos a hablar de esto.

La movilidad supone al mismo tiempo la planificación y desarrollo del transporte en coherencia y en concordancia con la planificación y el desarrollo urbano.

Dentro de este concepto de movilidad, lo que se privilegia, y lo que tenemos que tender como Estado a privilegiar, son los modos y los sistemas de transporte más eficientes, lo que se llama la pirámide de la movilidad, donde tenemos que privilegiar primero el simple caminar, luego el ciclismo, luego los sistemas de transporte masivo.

El taxi también juega un rol dentro de esta pirámide de movilidad, pero ese rol tiene que estar en función a un sistema integral de transporte orientado hacia el transporte masivo. Y ahí es donde precisamente hay que definir correctamente lo que es el servicio de taxi bajo esta óptica de la movilidad.

La movilidad, como decía, se fundamenta primero en la prioridad del transporte público cuando hablamos de servicio de transporte, en la competitividad y en la productividad.

En la integración física operacional de medios de pago y la necesidad de implementar un sistema único de recaudo, porque solo así se va a poder conseguir real eficiencia que reduzca costos en tarifas y también costos en tiempo. Accesibilidad, eficiencia y una clara orientación hacia un ambiente limpio y equilibrado.

Una articulación territorial y movilidad urbana donde se rescate algo que ya hemos olvidado muchas veces en ciudades con esta problemática. Nos hemos olvidado que las vías, las calles son para los ciudadanos y no para los vehículos.

Es por eso que en muchas ciudades hoy se ensanchan veredas, se angostan pistas precisamente para recuperar ese concepto de ciudad. Y obviamente la sostenibilidad financiera, lo cual significa que el transporte tiene que ser sustentable. Y eso no implica que el Estado pueda subsidiar inclusive el transporte.



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

WULIAN MONTEROLA ABREGU
PRESIDENTE

Entonces, es bajo estos principios que tiene que regularse el taxi y tiene que regularse de manera muy particular esta modalidad que ha surgido con el desarrollo tecnológico, cual la prestación de un servicio no convencional que utiliza las plataformas informáticas para conectar al usuario con el prestador del servicio.

Nos permitimos sugerir no necesariamente en este proyecto que, repito, el Ministerio de Transportes apoya en su integridad, nos permitimos sugerir, cosa que se puede instrumentalizar ya sea por vía reglamentaria por parte del Ministerio de Transporte o tal vez una ley del Congreso posterior, definir bajo la óptica de la movilidad qué cosa es un servicio de taxi, porque no existe una sola norma nacional hoy en el Perú que diga qué cosa es un servicio de taxi.

Para eso, es importante tener bien claro que el taxi es un servicio subordinado. Digo subordinado porque tiene que estar estructurado y configurado en función a lo que es un sistema integrado de transportes, que privilegia precisamente el transporte masivo.

En ese orden de ideas, también es un servicio residual, porque debe atender la demanda de todo aquello que no es atendido por un servicio público. Hacia eso deben orientarse las políticas y la acción estatal. Hacia eso se orientan las políticas en otros países de la región y en otros países que han alcanzado desarrollo.

El señor PRESIDENTE.— Permítame un momento.

Damos la bienvenida a los congresistas Gilmer Trujillo y Edmundo del Águila.

Continúe, señor Paul Concha.

El señor DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, don Paúl Concha Revilla.— Le agradezco, señor presidente.

Actualmente, en nuestro país, pese a la escasa regulación del servicio de taxi, tenemos por lo menos algunas condiciones técnicas que deben cumplir los vehículos que se destinan al servicio de taxi, y que son al mismo tiempo condiciones de acceso para prestar este servicio.

Primero, los conductores que conducen vehículos destinados al servicio de taxi deben tener una licencia de conducir de la clase y categoría 2A, que es una licencia profesional especial para el servicio de taxi.

Los vehículos que se destinan a la prestación del servicio de taxi en el Perú, deben pertenecer a la categoría vehicular M1, que son vehículos de hasta 9 asientos.

El peso mínimo vehicular que deben tener es de mil kilogramos. No pueden haber taxis de menos de mil kilogramos. La cilindrada mínima es de mil 250 centímetros de cilindrada.

Estas normas, por cierto, señor presidente, están vigentes desde el año 2003. Inclusive eran un poco más exigentes, han ido flexibilizándose un poco con el pasar de los años.

Deben contar con láminas retrorreflectivas. Deben contar con cinturones de seguridad no solamente en los asientos del piloto y copiloto, como sucede en los vehículos particulares, sino en el caso de los taxis los cinturones de seguridad deben ser en todos los asientos.

Cuatro puertas de acceso ya no es posible en el Perú tener taxis de dos puertas. En el algún momento, recordarán, los escarabajos de Volkswagen también hacían servicio de taxis. Hoy en el Perú están absolutamente prohibidos desde el año 2003.

Decía que no teníamos una regulación nacional del taxi. La única norma en el caso de Lima y Perú, que concentra aproximadamente entre el 67 y 70% de la demanda de viajes de transporte urbano, es la Ordenanza 1684 de la Municipalidad Metropolitana de Lima, que señala algunas modalidades de taxi convencional. Dentro de estos tenemos el taxi independiente, el taxi estación y el taxi Remisse.

Precisamente son estas tres modalidades de taxi los que aglutinan todas estas distorsiones y externalidades de falta de trazabilidad, de informalidad, de precariedad en la prestación del servicio, de altos niveles de sobreoferta y sobrecombustión, a los que nos hemos referido precedentemente.



Esta nueva modalidad que ha surgido como consecuencia del desarrollo de la tecnología y la puesta a disposición de las plataformas informáticas, que intermedian entre el prestador del servicio y el usuario del servicio de taxi, tiene algunos beneficios que creemos que el Estado debiera aprovechar, y que no hemos estado aprovechando precisamente como consecuencia de la desregulación.

Y de ahí creo que el principal mérito de este dictamen de la Comisión de Transportes, con el que —reitero— estamos de acuerdo. Entre estos beneficios está fundamentalmente la trazabilidad.

Todo operación de transporte que se presta con el empleo de plataformas informáticas y aplicativos, siempre deja rastros en el sistema. Es absolutamente posible determinar el día que se prestó el servicio, quién prestó el servicio, con qué vehículo se prestó el servicio, a qué hora se recogió al pasajero, a qué hora se llegó al destino, lo cual es una herramienta fabulosa no solamente en lo que respecta a la seguridad vial, que es lo que compete al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, sino también es una herramienta fabulosa respecto a seguridad ciudadano, que es una necesidad frente a los altos índices de delincuencia que se prestan en el Perú.

Además, este servicio tiene una ventaja adicional: promueve la eficiencia. Porque a diferencia de los taxis convencionales, que van dando vueltas quemando combustible y congestionando la ciudad, este taxi desarrolla su actividad en lo estrictamente necesario, por el tiempo estrictamente necesario, en la ruta que resulte necesaria, y no congestionando más allá de lo que implica un uso racional de la capacidad vial de nuestras limitadas vías públicas terrestres.

Además, es un servicio al que la gente lo percibe como seguro y accesible. Porque hoy gran parte de los ciudadanos cuentan con un celular, con un Smartphone que les permite conectar y solicitar un servicio de taxi con facilidad.

Entonces, estas son ventajas que debieran ser aprovechadas. **(3)**

Desventajas también las tiene. Y su principal desventaja precisamente es la informalidad con que han venido operando. Porque los administradores de las plataformas informáticas, como no son parte del aparato estatal y como persiguen simplemente un interés privado, han estado afiliando a dichas plataformas a operadores sin exigirles un permiso de operación otorgado por el órgano competente, que es la Municipalidad.

Precisamente esta deficiencia, esta limitación, esta debilidad de esta modalidad puede ser perfectamente superada por el proyecto, que es iniciativa de esta Comisión, en la que, por cierto, el Ministerio también opinó sugiriendo, por ejemplo, la implementación de este registro de administradoras de plataformas informáticas, y que el Congreso de la República accedió a esta sugerencia incorporando al proyecto esta iniciativa.

Bajo esta óptica pensamos que el proyecto es perfectamente viable, debiera ser aprobado. Hay que hacer, sí, algunos pequeños ajustes, hay algunos errores que hemos advertido que son básicamente errores materiales, de redacción.

Por ejemplo, en el artículo 7 del proyecto se menciona como autoridades competentes para la fiscalización a las municipalidades provinciales. Y el registro no va a estar en manos de las municipalidades provinciales, de acuerdo a la concepción. Va a estar a cargo del Ministerio, y va a tener un ámbito nacional.

Las municipalidades provinciales lo que fiscalizan es el servicio de taxi, no el servicio de administración o de intermediación a través de plataformas.

Entonces, el órgano fiscalizador tendría que ser uno de ámbito nacional, que, por cierto, siendo esta intermediación una actividad complementaria al transporte, el competente para esa fiscalización sugerimos no debiera ser el Ministerio sino la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancía, que es la Sutran, que es el órgano que tiene potestad sancionadora otorgada por la Ley 29380. Y, ciertamente, el Ministerio del Interior, en los aspectos que corresponden a seguridad ciudadana. Aunque, quizá, lo deseable sería que hubiera un solo reglamento promovido por el Ministerio de Transportes y que de alguna forma también cuente con el refrendo del Ministerio del Interior, para tener la facilidad de integrar una sola norma en lugar de normas dispersas.



Esta es una primera sugerencia que nosotros nos permitimos formular.

Asimismo, en la primera disposición final del proyecto se menciona la potestad del Ministerio en el sentido de que el Ministerio puede plantear la regulación de medidas correctivas y medidas cautelares.

Mediante correctivas es correcto, porque así está en la Ley Marco del Procedimiento Administrativo General, pero el término "medidas cautelares" más es un término judicial, para procedimientos judiciales.

En la Ley de Procedimiento Administrativo General se habla más bien de medidas preventivas. Creo que sería lo adecuado incorporarlo de esta forma. Creo que son simples errores de redacción y de error material, que pueden ser perfectamente corregidos.

También quería que observen esta diapositiva, porque esto revela que el Perú se ha convertido en uno de los pioneros de la regulación de esta modalidad no convencional, que utiliza la intermediación a través de plataformas informáticas.

En Latinoamérica solamente Perú, Chile y México ya han afrontado esta problemática, regulando los taxis por aplicativos. En muchos otros países los prestadores de estos servicios están ofreciendo una fuerte resistencia a ser regulados.

Entonces, creo que deberíamos sentirnos, tanto el Congreso como el sector que ha apoyado este proyecto, orgullosos de ser uno de los primeros países que estamos yendo a un esquema de regulación de un servicio que no solamente es una realidad actual, sino que también tiene la perspectiva de ir creciendo. Repito, ese crecimiento tiene que ser aprovechado para precisamente poder regular.

También es necesario ir —para eso les invito, señores congresistas, a trabajar juntos de la mano— en una mejor regulación de lo que es el taxi en general.

Actualmente, en las principales ciudades de nuestro país tenemos enormes niveles de sobreoferta. Y en reiteradas oportunidades que algunas municipalidades han tratado de revertir esa situación de sobreoferta cerrando los padrones de taxi como, por ejemplo, hace seis años cerró la Municipalidad de Lima el padrón para evitar estos niveles de sobreoferta, Indecopi ha declarado barrera burocrática en varias circunstancias estas medidas como declaró barrera burocrática la exigencia de un color determinado al taxi convencional, es decir, aquel que no está obligado a usar plataformas y que puede recoger pasajeros en la calle. En otros países casi sin ninguna diferencia, se exige un color determinado al servicio convencional.

Acá Indecopi estimó que no había una ley autoritativa que permitiera a las municipalidades a exigir un color determinado por un tema de orden, por un tema de formalidad.

Entonces, creo que esta sería también una ocasión formidable para que pudiera autorizarse al Ministerio de Transportes o a las municipalidades en su dirección el uso de un color y el uso de taxímetro para el taxi convencional.

Estos requisitos ciertamente no serían exigibles, por las características que tiene el taxi no convencional que usa aplicativos para estos operadores.

La otra sugerencia también —que no necesariamente tiene que ser ahora, puede ser un proyecto posterior— sería dar la facultad a las municipalidades para que puedan restringir y limitar el servicio de taxi en función, obviamente, a estudios técnicos de demanda y de movilidad, en la medida de que este servicio es un servicio subordinado a un sistema integrado.

La acción estatal tiene que orientarse a servicios que utilicen racionalmente la capacidad vial y que tengan en cuenta la pirámide de movilidad que privilegia el transporte masivo.

Tenemos que promover trenes, BRT, corredores exclusivos, semiexclusivos, pero desde una perspectiva sistémica, integrando operacional y físicamente estos servicios, y también integrándolo con el concepto de desarrollo humano, y privilegiando las intermodalidad. La intermodalidad precisamente la que permite el ahorro de costos en tiempo y dinero.

Entonces, estas sugerencias, que en realidad ya las había puesto en esta diapositiva, me gustaría que se tome debidamente nota para un trabajo conjunto de la Comisión de Transportes con el Ministerio.



Señor presidente, me pongo a disposición para cualquier interrogante, para cualquier inquietud que pudieran tener los señores congresistas.

Le agradezco por el tiempo.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, señor Paul Concha.

Congresista Eloy Narváez.

El señor NARVÁEZ SOTO (APP).— Gracias, presidente.

Damos la bienvenida al expositor, y le agradecemos su exposición.

Ya se ha hecho la primera votación en el Pleno sobre este proyecto. Por ejemplo, mi bancada se ha abstenido sobre el tema. No estamos en contra, lo que pasa es que nos faltaba más información.

Me alegra mucho que se haya programado esta exposición que nos permite tener más información, sobre todo del órgano que conoce el tema.

Tengo algunas preguntas. Y eso es en base a lo que también escuché en el Pleno.

Algunos colegas que se oponían, argumentaban de que esto significaría un perjuicio para el ciudadano, porque iba a incrementar los costos. Por lo que quisiera saber hasta qué punto eso es cierto.

¿Esto va a significar tributación por parte de los taxistas? Actualmente sabemos que se mueven en el mundo informal. No tributan. Es un contrato privado entre el usuario y el taxista. Se paga y chau.

Si hay un control a través de estas plataformas del Estado, podría significar obviamente que tiene que haber un tributo, ya que se va a controlar el ingreso que recibe el que presta el servicio.

Esos temas quisiera que se aclaren. Cómo va a influir esta decisión en el tema de costos para el usuario. Cómo se va a manejar el tema de tributación. Si va a haber o no va a haber. Qué cosa está pensando el MTC sobre el tema.

El otro tema es Sutran. Que podría encargarse de la fiscalización, pero hemos tenido al jefe de la Sutran acá y nos decía que no tenían capacidad de controlar ni siquiera las tareas que tenían ahorita. No tienen personal, no tienen logística. Eran muy poquitos.

Ese es otro tema que habría que ver cómo vas a ir manejando.

Me gustaría que nos explique un poco sobre eso.

Tal vez se pueda plantear que algunas municipalidades, que están en condiciones o tienen gerencias de transportes, en convenio con el MTC o con la Sutran puedan ayudar en los trabajos de fiscalización.

Estos taxis pueden llevar hasta nueve pasajeros, por lo que le he escuchado, como máximo.

La Comisión ha aprobado hace bastante tiempo lo del M1, que actualmente sabemos que este tipo de carros hacen viajes solo dentro de sus provincias, pero no pueden ir más allá de una provincia.

Acá se aprobó el proyecto de ley, se ha hecho una primera votación en el Pleno. Después de eso no sé qué ha pasado con los colegas de Fuerza Popular, que eran los autores, ya no han dicho nada.

Ahora no vaya a ser que estos taxis, con esta ley digan que como taxi me convierto por lo bajo en colectivo y me voy de una provincia a otra provincia. Tal vez va a solucionar el problema de esa ley que hasta ahora no sale.

Me gustaría que usted nos precise esos puntos, por favor.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Miguel Elías.

El señor ELÍAS AVALOS (FP).— Gracias, presidente.

Un cordial saludo al señor Concha.



Usted mencionó que los vehículos M1 tienen que tener un peso mínimo de mil kilogramos, pero tenemos un gran problema: el parque automotor, los vehículos que realizan taxi son de menos peso.

Hay un antecedente en Arequipa, que les dieron de esta forma un salvoconducto a estos propietarios de vehículos con menos peso, para que pudieran seguir circulando. Al enterarse de esta disposición en otras provincias del Perú, también los señores que realizan colectivos y taxis pidieron que se les exonerara.

¿Cómo va a regular el Ministerio de Transportes y Comunicaciones esta situación? Porque vamos a tener muchísima gente en las calles protestando casualmente para que les den también la oportunidad de trabajar. "Queremos trabajar", ese es el clamor de la población.

El sistema de aplicativo por taxi tampoco prevé el peso del vehículo. Eso es algo que se nos ha escapado también. En el reglamento tendría que estar.

Señor Concha, esto es algo que de verdad me preocupa particularmente, y al resto de la Comisión también. Porque todos los vehículos son pequeños: Kia, Suzuki. En fin. Los propios Nissan están sacando vehículos pequeños que están reemplazando en comodidad y en eficiencia al Tico, que se utilizaba también para este tipo de sistema.

Gracias.

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

Congresista Guillermo Martorell.

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

Un saludo al doctor Paul Concha.

Este es un tema que ha generado expectativa, ha generado debate. Es un tema de actualidad. Es un tema que realmente, a mi modo de ver, debemos enfocarlo desde un punto de vista de la realidad, del concepto que significa este tipo de servicio de traslado de personas o de interconexión para un servicio.

A mi modo de ver, presidente, el controlar, el fiscalizar a esta modalidad de servicio no debe escapar a nadie. Creo que es un tema que no merece discusión. Creo que todos estamos de acuerdo en que esto se debe controlar.

¿Qué cosa queremos dar al usuario final? Queremos darle calidad de servicio, sobre todo seguridad. Eso es lo que la población busca: seguridad. **(4)**

Las plataformas tecnológicas o las aplicaciones, como se conocen, de alguna manera tienen mayores posibilidades de información —con seguridad que así es— que el taxi convencional.

El taxi convencional tiene un registro en la municipalidad, donde cumple una serie de requisitos para poder tener su licencia de prestar este servicio, que le da la Municipalidad de Lima, cuando quieren ir al Callao la Municipalidad del Callao. En fin. La categoría de la licencia de conducir del chofer. Tienen una cantidad de requisitos que cumplir.

Este sistema es una modalidad nueva de servicio. El fin, vamos a decir así, es similar, es igual, es trasladar personas de un punto a otro punto. El prestatario, quien hace este servicio, es una modalidad nueva de servicio, una modalidad nueva de negocio. Eso es lo que debemos entender.

Honestamente le digo, presidente, estamos en una economía libre de mercado en el que los emprendimientos son bienvenidos, la tecnología también. Estamos en un mundo globalizado donde se llegan a situaciones diferentes.

Esta nueva modalidad soy consciente que pone en desventaja de alguna manera al sistema de taxi convencional. Mientras el sistema de taxi convencional hoy día tiene una serie de requisitos para poder ofrecer este servicio, los señores de la modalidad de aplicativos no tienen ninguna exigencia.

Sobre eso es lo que debemos legislar y regular en ese aspecto.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Elías, para una interrupción.



El señor ELÍAS AVALOS (FP).— Gracias, congresista Martorell.

De todas las plataformas tecnológicas que prestan este servicio de taxi en la actualidad, las más importantes son cuatro: Easy Taxi, Cabify, Beat Taxi, y Uber.

Las tres primeras tienen oficinas aquí. Las tres primeras tributan aquí. Y las tres primeras están de acuerdo con este proyecto de ley. El único que se opone es Uber, que no tiene oficina aquí, no tributa aquí. Y sus precios son más bajos que el de las otras empresas, y tiene un éxito rotundo dentro del consumidor.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Continúe, congresista Martorell.

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

Me parece excelente, me parece oportuno y me parece importante la intervención del congresista Elías. Coincidimos plenamente.

En una economía libre de mercado las oportunidades, los emprendimientos, las nuevas modalidades de negocio, como es en este caso, van a venir. Desgraciadamente, las actividades convencionales van a tener que enfrentar a nuevos sistemas.

Pongo como ejemplo. Quién iba a pensar que durante un reinado de casi 100 años de Kodak en el mundo, Kodak dominaba la fotografía en el mundo, haya sido destrozado y quebrado esa empresa. Desgraciadamente no se reconvirtió.

Me pongo en el sitio de los señores taxistas convencionales, que dicen: "Un señor viene y me hace competencia y no es justo". En realidad, no es justo. Desgraciadamente es una realidad.

Tampoco es justo que a los señores no se les regule. Eso es lo que estamos tratando en este proyecto de ley. Y me parece muy bien que se les regule y que se haga que las compañías tecnológicas tributen en el país, tengan tributos en el país.

También me parece bien que las instituciones como el MTC tengan acceso a las bases de datos, tenga acceso la Policía, etcétera. Y cumplan requisitos para dar seguridad finalmente al usuario.

Como decía el congresista Elías, si las compañías están de acuerdo, bienvenido sea, presidente. El asunto es que la regulación y el control sean bajo un concepto diferente de servicio, y que no puede ser tratado bajo la norma del taxi convencional.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Damos la bienvenida a la congresista Luciana León.

Congresista Justiniano Apaza.

El señor APAZA ORDÓÑEZ (FA).— Gracias, señor presidente.

Un saludo muy especial al doctor Concha.

Aprovechando que usted es arequipeño, comenzaré por un tema que Arequipa viene atravesando sobre el problema de transporte urbano, ya que usted como director general está encargado de esta modalidad de transporte y sabe el sobre el SIT, el Sistema Integrado de Transporte de Arequipa.

El SIT es un pan que se ha venido vendiendo ya varios años. Ilusiones que se le ha vendido a Arequipa por mucho tiempo. Y hace poco el ministro dijo que los arequipeños arreglen sus problemas sobre el SIT. Pero eso no es así.

La realidad es que el SIT es un proyecto que nació en el Ministerio de Transportes, usted sabe, cuando todavía estaba Paredes como ministro de Transportes, en tiempo del señor Humala.

Y el señor Paredes vendió la idea del SIT. Después se vendió la idea del monorriel, luego del tranvía. Pero en conclusión, no hay nada.



En Arequipa se están haciendo licitaciones. Y un alcalde de forma caprichosa lo quiere imponer. No tiene los fondos necesarios. Ha hecho la licitación sin tener la infraestructura, no se sabe por dónde van a ir. Se ha hablado de la calle Salaverry, que usted conoce, hacer un viaducto ahí. En conclusión, no hay nada.

Se han licitado obras. Se han recibido dineros. El Poder Judicial ha determinado que estas licitaciones son totalmente ilegales. Hay una confusión. Pero la tozudez, el capricho de un alcalde, que quiere ser gobernador regional, está en que el SIT va sí o sí.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Apaza, me gustaría que precise su pregunta, de acuerdo al tema que estamos viendo, por favor.

El señor APAZA ORDÓÑEZ (FA).— Entiendo, señor presidente, que el transporte es un problema...

El señor PRESIDENTE.— Está esperando Proinversión...

El señor APAZA ORDÓÑEZ (FA).— Y este problema de los taxis, señor, es un pequeño problema frente al gran problema que tiene el transporte.

El señor PRESIDENTE.— Precise, por favor.

El señor APAZA ORDÓÑEZ (FA).— Aprovechamos la oportunidad de que el señor director general tiene que ver mucho con el transporte, y pocas veces tenemos el honor de tener al director.

Voy a ser lo más escueto posible.

Se han dado los dineros para el SIT. ¿El Ministerio tiene que determinar para el funcionamiento del SIT, sí o no? Concreto.

Yendo al problema de los taxis.

Saludo esta idea de la nueva modalidad de taxi. Preguntaba bien sobre las tarifas. Sabemos que hay la oferta y la demanda, pero tiene que haber un control.

Nadie sabe cuánto cobran ni cuánto pagan. Cuánto de porcentaje tiene la empresa. Esta empresa jurídica debe tener un porcentaje sobre los cobros.

Como decía un colega también, van a ser muy bien aprovechados para poder hacer viajes interprovinciales. Lamentablemente, la viveza criolla en Lima hace malabares.

Yendo al taxi.

Usted dice que deben tener como mínimo mil kilos, y mil 200 de cilindrada. ¿Qué pasa con los automóviles modernos que cada vez tienen menos peso?

Todo ya es de fibra. Los parachoques, usted es joven, antes eran de acero. Ahora son de fibra. Tienen cada vez menos peso. Tenemos que contemporizarnos, tenemos que estar al día.

¿Qué se está tomando como medida referente a los de mil 200? ¿Cuál es el criterio de los colectivos que se quieren implementar, que ha sido aprobado en esta primera votación en el Congreso? ¿Cuál es la opinión del Ministerio de Transportes?

Hablando de taxis, por su intermedio, señor presidente, con todo respeto.

Hay empresas de transporte que explotan a los transportistas en taxis. Crean una empresa sin tener ningún taxi. Sin embargo, diario el taxista tiene que darle 30 soles a una empresa. Está sujeto a reglas, a llevar uniforme. Está sujeto a que le pongan multas. Y no tiene ninguna relación laboral, es una explotación.

Un empresario con sus influencias, en la corrupción que se ha enquistado en las municipalidades, tienen los famosos Ctar que reparten como volantes. Pero cuando individualmente uno quiere hacer, no le dan.

Muchas cosas tendríamos que hablar sobre esta situación. Por eso pedía sus opiniones, señor.

Agradezco la gentileza.



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

WILIAN MONTEROLA ABREGU
PRESIDENTE

El señor PRESIDENTE.— Congresista Karla Schaefer.

La señora SCHAEFER CUCULIZA (FP).— Gracias, presidente.

Con las disculpas del caso por la tardanza.

Como ha dicho el congresista Martorell, este es un modelo muy interesante utilizado en países avanzados. Son modelos que van a la vanguardia.

En cierta manera en nuestro país es importante, porque se podría enmarcar bajo un sistema solidario, de cooperativismo, de poder llevar una mejor economía a ese hogar, a esa persona que puede tener un sueldo pero que no le alcanza.

Y sí es importante, presidente, proteger a la persona que va a adquirir este servicio.

Lamentablemente, en nuestro país —he tenido largas discusiones con el señor Paul Concha y nunca he podido tener una respuesta adecuada— la informalidad en todo lo que es el transporte público es de terror.

Es más, él que en cierta manera podría —está en el cargo desde el 2017— comenzar a tomar medidas a futuro.

Acaba de hablar el congresista Apaza, que es su paisano, de la situación de los taxis. Acá hubo puertas abiertas, un descontrol, de la mano de los amigos de la Asociación Automotriz, que traen los carros que les da la gana, le dan la placa amarilla saliendo de la puerta.

O sea, dónde está el ente rector que dice: "No, no. Disculpe. Tu carro —no voy a dar marcas— de este cilindraje, de este peso, no puede salir con la placa amarilla".

¿Quién le da la placa, señor Concha? Usted. Y después usted dice: "No. El reglamento bajo informes y estudios...", porque paran estudiando y estudiando, consultando. Hay informes hasta de la Católica, pero no lo toman cuando no les gusta.

Se determina que el carro de cierto cilindraje y peso, que quizá en ciudades grandes y colapsadas como Lima, que va a llegar casi a 300 mil taxis, cuando en Buenos Aires, Argentina, solo hay 60 mil o 80 mil taxis, con casi el doble de la población que acá.

¿Y usted? Pintado. Disculpe. Como ente rector, pintado.

¿Por qué usted dice: "No, señores. Este carro bajo estas condiciones no puede salir del mercado"?

Vemos hoy en Lima, presidente, saliéndome un poquito del tema, que lo sufro en mi región, y es una cuestión social complicadísima, a los mototaxis. Tengo transporte lineal.

Imagínese, motos lineales, que ya estaban acá invadiendo Lima. En todos los puntos de las estaciones del Metro ya estaban comenzando a salir las motos lineales. En el Óvalo Higuiereta. A usted nunca lo vi que tomara cartas en el asunto.

Lo hice con el general de la Policía, con el general Zubiato. Le dije: "Corta esto, sino olvídate. Esto muere".

Usted va internamente a Chorrillos, ahora a San Juan de Lurigancho, los mototaxis hacen lo que les da la gana. Y es la herramienta para los asaltos. Acá hay que tomar medidas duras. Hasta cuándo.

Todo tiene un aforo, señor Concha. Todo tiene un aforo, como esta sala. Acá yo no puedo meter mil personas, entran ochenta. Punto. **(5)** Vendrá Defensa Civil y nos dice "no, no entra más". ¿Usted cuándo ha dicho acá no entren más taxis, no vendas más taxi, no se puede vender ya más mototaxis?

Hay que tomar medidas, porque si esperamos infraestructura, ¿qué? ¿Veinte años?

Para que se mejore el transporte público de manera masiva, como le decía, usted me dice todos los carros de taxi tienen que retirarse los que pesen menos de mil kilos y que sean menores a 1200 centímetros cúbicos. Ya, los sacas del mercado, ¿y en qué se mueve esa gente? ¿Tienes el bus que va a reemplazar donde vas a subir a esa gente que se sube a taxi? No tiene respuesta usted, señor.



Usted ve las realidades, que me diga que ese modelo yo en Talara, donde no hay esta situación de colapso de tránsito, ¿no pueden ser usados esos carros? O sea, ustedes miran sus realidades en una oficina, que tiene un montón de gente, porque yo he ido y dije, bueno, acá habrá gente que puede ayudar a ese alcalde a poder hacer su reglamento y decirle a los formales, es más a los que les busca a los formales y decir: "Mira, hermano, acá en Talara bajo el estudio de transitabilidad solo pueden haber 180 taxis. Discúlpeme, no pueden haber más" y píntelos amarillos, póngale letrero, lo que usted diga.

Pero no, o sea acá el edificio del Ministerio de Transportes y Comunicaciones es uno de los que más trabajadores tiene, y yo creo que sí hay gente capaz que podría aportar muchísimo, muchísimo.

Yo creo que este es un tema muy importante.

Sí me preocupa, congresista Elías, esta iniciativa tan buena que usted ha generado, el tema de la burocracia, vamos a llamarle 'burrocracia', porque es así, y la tramitología que tenemos en nuestro país que encima va de la manito con la corrupción, porque lamentablemente es así.

O sea, ¿quién va a tener a cargo? Ya el señor de Sutran ha dicho que él no tiene capacidad. Si no tiene capacidad con lo que tiene ahorita, menos vamos a darle este mercado, que no sé si se ha hecho el cálculo, congresista Elías, a través de usted, presidente, de cuánta gente está dando este servicio, personas que se inscriben, pero lo importante es que quién va a tener la posibilidad.

Yo lo haría en línea, para empezar, para no tener a un funcionario al frente que vea cómo me saca algo, porque lamentablemente estamos bajo esa amenaza constante. En línea, la persona miente y se le da una sanción drástica.

Veamos que estas personas puedan inscribirse, presentar su antecedente penal, si es necesario, su brevet, su ubicación, pedirle, no sé, un recibo de agua, luz, para saber que si comete un delito, como los casos horribles que hemos visto hasta de violación, podamos inmediatamente actuar y sancionar. Eso es lo más importante para mí en este modelo de transporte que se está utilizando, el taxi, vamos a llamarle el taxi a través de una aplicación. Yo creo que eso es lo más importante que tenemos que resguardar porque es un sistema muy interesante.

Sería bueno, no sé, congresista Elías, a través de usted, presidente, o si sabe darme una respuesta el señor Concha hoy, ¿que otros países lo utilizan y han generado esta protección al usuario? Ojalá que me pueda contestar, porque han quedado pendiente una serie de respuestas conmigo sobre esta situación de taxis, del cilindraje. Nunca ha tenido una respuesta, nunca, nunca.

Y ojalá me gustaría que tome esas medidas y que actúe no bajo intereses, porque acá también usted tiene una denuncia que es preocupante, porque usted es abogado, sobre una posibilidad de tener en cierta manera un doble interés, porque usted parece que trabaja en una empresa que da lo que es brevetes —de repente, el congresista Apaza sabe más, que es de Arequipa— y ahí no es adecuado, ético vamos a llamarle.

Entonces, sería bueno, al menos que usted haya renunciado a esta institución, porque, por supuesto, tiene que trabajar y en hora buena que traiga esta experiencia.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Schaefer, le solicita interrupción el congresista Elías.

La señora SCHAEFER CUCULIZA (FP).— Concluye para... Sí, antes de concluir.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Elías, tiene uso de la interrupción.

La señora SCHAEFER CUCULIZA (FP).— Sí, voy a concluir.

El señor PRESIDENTE.— ¿Concluye?

La señora SCHAEFER CUCULIZA (FP).— Sí.

El señor PRESIDENTE.— Ah ya.

La señora SCHAEFER CUCULIZA (FP).— Sería buen que también nos dé una respuesta y ver qué está haciendo con la asociación [...] decirle: "Sabes qué, estos vehículos ya no se pueden importar acá". Tomemos decisiones.



Nosotros lo vamos a apoyar, los vamos a apoyar y darle sostenibilidad a una decisión que se tomó, bueno, que ya entren los mototaxis, traigamos los repuestos, pero ya más mototaxis no entran, no entran ni en Iquitos, no entran en Piura y hoy van a entrar acá en Lima, y hay un descontrol. ¿Quién los ubica?

Imaginen, nos preocupamos de UBER de los pasajeros, acá es la herramienta del delincuente la moto lineal y el taxi, es la herramienta. Hemos visto, todos los días sale esta situación acá en Lima y en provincias, por lo tanto eso es importante.

Me pide una interrupción el congresista Elías.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Elías, tiene uso de la interrupción.

El señor ELÍAS AVALOS (FP).— Gracias, presidente. Gracias, congresista Schaefer.

Solamente para precisar, no tenemos la cifra exacta porque casualmente no hay un registro de estas empresas. De esto se trata el proyecto de ley, que exista un registro nacional.

¿Qué países ya han regulado? Pues, tenemos a México, tenemos a Brasil, Colombia, Portugal, hay muchos países que, como bien lo dijo el señor Concha, nosotros somos uno de los pioneros. Eso es lo que quería precisar.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Continúe, congresista Schaefer.

La señora SCHAEFER CUCULIZA (FP).— Me pide la segunda interrupción, a través de usted, presidente, el congresista Apaza.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Apaza, tiene uso de la interrupción.

El señor APAZA ORDÓÑEZ (FA).— Gracias, señor presidente. Gracias, colega.

Sobre las prohibiciones, yo creo que es factible, colega y señor presidente, las prohibiciones de la importación de vehículos que no estén capacitados para taxi. Ya hay un precedente, y eso lo sabe el señor Concha, por ejemplo, referente a camiones y omnibuses ya no se puede internar al país vehículos que no tengan como mínimo el Euro 5, o sea el petróleo más fino, para la cual, incluso, tiene que utilizarse, fuera del petróleo, echar un aditamento que, lógicamente, le cuesta al transportista, así se evita la contaminación.

Entonces, creo, señor presidente, que la pregunta es oportuna, se puede prohibir el ingreso de vehículos que no estén capacitados para taxi o que sufran las consecuencias del medio ambiente y todo eso, se puede.

El señor PRESIDENTE.— Concluya, congresista Schaefer.

La señora SCHAEFER CUCULIZA (FP).— Muy interesante lo expuesto por el congresista Apaza, presidente. Es más, nuestra Refinería de Talara es objetivo llegar al Euro 5.

Entonces, vayamos, vayamos allá, vamos a ver qué dicen los amigos de la Asociación Nacional de Automotriz, vamos a ver. Pero acá hay una responsabilidad directa del ente rector, ahora a cargo del señor Concha, que permite que ese vehículo que no puede servir para taxi de acuerdo a su reglamentación, salga con placa amarilla para transporte público, señor presidente. Eso es algo terrible.

Y respecto a lo dicho por el congresista y amigo Miguel Elías, a través de usted, presidente, sería interesante ver cómo han podido generar ese registro para proteger al usuario, que para mí en eso redundaría, pero ojalá que no le hayan puesto al funcionario al frente. Es lo más importante, que se puedan inscribir en línea y hacer un muestreo con una empresa privada, porque acá no hay capacidades, señor, seamos realistas, sino nos vamos a generar un problema de una economía que es importante para nuestro país y para esos hogares de las personas que de buena fe actúan, como hay gente de mala fe en todos lados.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Schaefer.



También para precisar que lo que se ha aprobado, el registro, se va a hacer en línea.

Tiene uso de la palabra el congresista Edmundo del Águila.

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

Esta disposición me hace recordar un poco lo ocurrido en el Perú los primeros 17 años de este nuevo milenio, cuando el desarrollo económico generó vacíos ocupacionales. Hoy en día, a diferencia de hace 18 años, vemos grandes centros comerciales en el país, pero lamentablemente no hay la mano de obra calificada para poder administrar y gestionar esos centros comerciales, tanto es así que en un inicio teníamos que importar mano de obra.

Lo cierto es que el desarrollo siempre genera eso, genera ciertos avances que generan disparidad en este caso en el mercado laboral. Y cuando la tecnología avanza, también va generando ciertos rezagos y uno de ellos es que muchas veces la normatividad no va a la par del desarrollo, el avance de la tecnología.

Entonces, es ahí donde nosotros, como Congreso, debemos actuar y, creo yo, tratar más que poder regular con un ánimo de poder interferir un crecimiento, poner paños fríos y buscar siempre lo mejor para los beneficiados, que en este caso es la ciudadanía.

Lo cierto es que ese servicio de taxi o estas plataformas que brindan el servicio de taxi son los que en economía se llaman los "trabajos marginales", porque los que trabajan en estas aplicaciones no son personas, o muchas de ellas, mejor dicho, no se dedican al cien por ciento a trabajar en taxi, sino son jóvenes universitarios que acabadas las clases o en sus horas entre clase y clase se dedican a hacer taxi. O son trabajadores del sector público, sector privado, que en un afán de querer llevar más ingreso a sus casas ven la posibilidad o la alternativa de poder generar más ingresos, vía estos taxis.

Indudablemente que nosotros, como usuarios, no únicamente usuarios del servicio, sino usuarios de lo que buenamente este mercado pueda dar, tratamos de poder conseguir o dar la mayor seguridad a nosotros mismos, y es así que hablamos de un tema de seguridad.

Pero permítame hacer una reflexión, estos taxis son más seguros que los taxis que hay en la calle, que todos, ¿y por qué? Porque a estos taxis tú subes primero y sabes quién es el chofer, sale la cara del chofer, sale la placa del vehículo. Y es más, tú puedes compartir tu trayecto con familiares o personas de confianza, para que ellos vean cuál es el recorrido que uno sigue.

Entonces, la seguridad, indudablemente que todo mecanismo de seguridad siempre tiene sus excepciones, y es ahí donde debemos ir, pero no satanizar debido a esa excepción que finalmente el servicio no es seguro.

Entonces, ese punto, creo yo, que le lleva gran ventaja a los otros taxis. Tú puedes estar registrado, puedes tener antecedentes policiales, penales, pero finalmente uno cuando llama a un taxi o pide un taxi en la calle no sabe quién es el chofer, no sabe ni siquiera qué marca es el carro ni de qué color es. Con esta aplicación o este sistema de taxi por pedido uno sí sabe.

Entonces, creo yo, en ese sentido es una gran ventaja.

Segundo, nosotros vamos a solicitar a estas personas que digo que tienen un trabajo marginal, es decir que no es un trabajo principal, que se sometan a una serie de documentos o burocracia, como le llamó la congresista Schaefer, ¿para qué? ¿Para, finalmente, que ellos se vean desanimados de poder seguir el taxi, vía esta aplicación, y busquen otras alternativas, si es que las encuentran?

Creo yo que hoy en día el mecanismo virtual es parte de un registro, que quizás para alguno de nosotros no nos sea un registro físico, papel y lapicero, que estamos acostumbrados no lo es, pero en el fondo sí lo es, porque refleja los datos o contiene todo lo que finalmente uno desea saber.

Cuando hubo la discusión en el Pleno votamos en abstención, porque es cierto, es un tema bastante delicado que hay que estudiarlo a profundidad, hay que poder analizarlo.



Y es por eso que creo yo que no hay que darle la espalda a la tecnología, no hay que darle la espalda a la tecnología sobre todo cuando esta está dispuesta y está en ofrecimiento al servicio que los ciudadanos quieren.

Yo estoy seguro que si logramos regular esto de una manera equilibrada y justa, sin el ánimo de decir por qué vamos a darles los beneficios a ellos cuando otros no lo tienen, creo que ese no es el criterio que se debería manejar, porque finalmente son servicios distintos los que está emitiendo.

Creo yo que encontraremos el equilibrio, y en segunda votación podremos hacerle las reformas o los cambios que, finalmente, esta ley necesita.

Sí. Claro, una interrupción.

El señor PRESIDENTE.— Tiene uso de la interrupción, congresista Elías.

El señor ELÍAS AVALOS (FP).— Gracias, señor presidente.

Qué tan seguro puede ser un taxi por aplicativo si vemos que detuvieron a un taxi por aplicativo y el policía al pedirle la documentación, su brevet, tenía brevet de moto lineal. Cómo vamos a asegurar que es un sistema seguro si cualquiera, el señor presidente puede utilizar mi nombre para registrarse y poner su foto, no es que todo es virtual. (6)

¿Qué seguridad tengo yo de enviar a mis hijos en ese taxi seguro si, en verdad, no me va a dar la confiabilidad de que el señor que viene a trabajar y a recoger a mi familia sea una persona que no tenga antecedentes penales ni judiciales ni que es un acosador?, porque hemos visto también que cuando salió este sistema, sobre todo UBER, habían muchas denuncias, los que se animaron a hacer las denuncias por acoso, es que tenían el teléfono, sabían dónde la recogió, dónde la dejó.

Es más, por su intermedio, señor presidente, al colega Del Águila, nosotros, antes de que se debata en el Pleno del Congreso, 15 días antes hemos estado dando pautas públicamente para que se mejore este servicio, como, por ejemplo, solicitamos el 'botón de pánico'. Eso lo dije un día lunes, el día martes UBER dijo "se adelantó al Congreso" y lo sacaron.

Otro aporte que también dimos, era que podría compartir la ruta de ese vehículo con equis persona, con una tercera persona. Eso lo dijimos y estos señores de UBER también salieron a decir "ya lo tenemos".

Después he dicho, y que todavía no lo han puesto, que de la misma forma y manera nosotros queremos saber quién es el chofer que nos va a venir a recoger, con qué vehículo, con qué placa, ese chofer tiene el mismo derecho de saber a quién va a llevar. De repente, por ahí le ponen dentro de su aplicativo otro botoncito en la que automáticamente le tome la foto al pasajero y se vaya directamente al chofer. Voy a saber a quién voy a llevar, voy a saber quién me va a recoger y guardar en todo momento la seguridad de que esa información no se va a compartir.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias.

Concluya, congresista Del Águila.

El señor DEL ÁGUILA HERRERA (AP).— Yo hable de excepciones, no es bueno generalizar o reglamentar en función de excepciones. Pero, precisamente, a ese violador o a ese intento de violación, usted sabe quién fue y lo puede seguir, y a las pocas horas el que agravia está detenido, a diferencia de un taxi informal, que sabe Dios dónde se encontrará o cuánto se demorarán en encontrarlo. Pero todo lo que usted dice está en el aplicativo o en la aplicación.

Yo cuando tomo un taxi por aplicación sé quién es el chofer, y él sabe quién soy yo. Yo puedo compartir mi recorrido con la persona que desee para tener una doble seguridad que, efectivamente, hay un monitoreo. Todas las aplicaciones de taxi lo tienen.

Yo no sé, la verdad, el congresista qué aplicaciones estará usando, pero eso se aplica hace mucho tiempo y no solamente en el Perú, sino a nivel mundial. Y uno puede compartir inclusive estando en el extranjero la ubicación con un familiar estando en el país.



Entonces, estas tecnologías nuevas que aparecen lo que buscan no únicamente es dar un servicio con un afán de ganar dinero, sino la tecnología permite asegurar y proteger, tanto al conductor, como al pasajero.

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

Damos el uso de la palabra al congresista Dalmiro Palomino, y finalmente a la congresista León, después del congresista Palomino.

El señor PALOMINO ORTIZ (FP).— Presidente, muy buenos días.

Saludar, por su intermedio, al representante del Ministerio de Transportes y a todos los presentes.

Es importantísimo tocar sobre la regulación de plataformas de servicio, que, realmente, opera en nuestro país. Yo, en mi desconocimiento, pensaba que como se solicitaba este servicio a través del Internet, estaba instalado en otros países esto y entendiendo que hay tres plataformas que están haciendo su personería jurídica acá, es importante.

Creo que en este sentido lo que estamos haciendo es regular a los que realmente han accedido a su personería jurídica, donde ellos tienen que someterse a los diferentes requisitos que el Ministerio de Transportes o las entidades correspondientes tienen que normar para que ellos puedan hacer cumplir a los que van a solicitar este servicio o los que van a empadronarse, o van a utilizar este servicio.

Porque el servicio que va a solicitar el usuario, bueno, tiene que regularse esos requisitos, que la entidad tiene que dar a través de estos requisitos.

En ese sentido, presidente, hay que mirar de ese lado productivo, pero no nos olvidemos, presidente, creo que en el Perú las leyes, las normas que se dan son buenas, el problema es que nosotros o la cultura peruana es sacar la vuelta a la ley para poder distorsionar esto.

Acá lo importante es que también las autoridades tienen que tener la supervisión, la fiscalización, tiene que haber una mano dura. Realmente, tiene que existir fiscalización a lo que uno... las normativas.

El señor PRESIDENTE.— Tiene uso de la interrupción, congresista Elías.

El señor ELÍAS AVALOS (FP).— Gracias.

Solamente para seguir haciendo apreciaciones.

Easy Taxi, Cabify, Vip Taxi está de acuerdo, y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones están de acuerdo con esta ley. El único que se opone es UBER.

Y UBER el 25 de setiembre de este año recién sacó tres opciones más dentro de su aplicativo al 911, o sea lo que dijimos el 'botón de pánico', contacto de confianza que puede compartir la ruta con un tercero y el centro de seguridad. Esto recién lo ha aplicado el 25 de setiembre.

Muchas gracias, congresista Palomino. Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Concluya, congresista Palomino.

El señor PALOMINO ORTIZ (FP).— Presidente, digo esto porque, realmente, el que tiene transporte y conoce, los que trabajamos en transporte conocemos cuáles son los requisitos y uno tiene que someterse a los reglamentos y dar ese servicio para poder cumplir y no transgredir con los beneficiarios. Las normas y las leyes son bien claras.

Por eso digo, presidente, acá lo que falta es que las autoridades tienen que hacer cumplir la ley. Si cumplen la ley, yo creo que todo va a caminar bien porque ahora vivimos de la forma de interpretar, o sea primero tengo que dar mi descargo y después me vas a aplicar la ley. No. La ley debe primar en estas coordinaciones para que las cosas caminen normal en su cauce.

Muchas gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Palomino.

Congresista Luciana León, tiene uso de la palabra.



La señora LEÓN ROMERO (PAP).— Gracias, presidente.

Para manifestar que estamos de acuerdo con que exista una regulación al servicio de taxi, pero al servicio de taxi en general. No creemos que deba de ser únicamente a los que utilizan los aplicativos.

Este sistema tecnológico, que es una herramienta y es una ayuda al usuario, definitivamente son los más dinámicos, los más ágiles y los que vienen dando un servicio mucho más rápido.

Y, justamente, el congresista Elías manifestaba cuán rápido podía ser, tanto así que él manifestaba ciertas sugerencias y estos servicios o estos aplicativos, o estas empresas de este servicio con estos aplicativos, como UBER, lo hacían. Habían otros que lo hacían más rápido y el ciudadano de a pie sabe cuál te brinda mayor seguridad porque eso está en el boca a boca, porque eso en el uso inmediato sabemos cuál me da esas herramientas de seguridad y por eso es que inmediatamente Cabify e Easy Taxi tuvo mayor demanda que la que tuvo UBER, porque daba mayor seguridad que el resto.

Entonces, ese tipo de cosas nosotros tenemos que aprovecharla, la tecnología hay que aprovecharla porque nos da seguridad y hay que sacarle provecho en ese sentido. Pero a quienes no utilizan esta tecnología y hacen el servicio de taxi de manera informal, ¿qué le estamos exigiendo?

Entonces, si vamos a regular, regulemos el servicio en general. Y si vamos a generar un registro, hagamos un registro en general a esos 300 000 taxistas, donde sabemos que más del 70% de accidentes, asaltos, robos, violaciones se dan en los informales y no en los formales.

Entonces, ¿por qué regular al pequeño grupo que sí tributa, que sí genera beneficios, que sí genera seguridad?

Me parece bien que empecemos a poner los ojos en este tema, porque por lo general el tema del taxi siempre ha sido puesto de costado porque es un problema social que ningún alcalde quiere tocar. Es una papa caliente, nadie quiere poner ni exigir muchos requisitos porque la gente se te va a levantar, porque van a generar huelgas y todo lo demás.

Entonces, aquí también hay que tener en cuenta que el Ministerio de Transportes, como ente rector, puede generar algunos ciertos parámetros, pero hay que derivarlo y hay que trasladar esta responsabilidad a cada uno de los municipios para que sean ellos los que de manera mucho más rápida y más dinámica puedan generar este registro, puedan generar cuáles son los detalles y obligaciones que tienen que cumplir, cuáles son los derechos y las responsabilidades, pero a un nivel mucho más urbano de la localidad donde tenga mayor agilidad para los cambios.

Entonces, ¿vayamos hacia el registro? Sí.

¿En general del servicio? Sí.

¿A unos cuántos aplicativos? No, ahí no estoy de acuerdo. Yo voy de la mano con la tecnología, yo voy de la mano y utilizo este servicio de manera cotidiana, o casi cotidiana lo utilizo y me da mucha seguridad y me da mucha tranquilidad. No me da tranquilidad un taxi de la calle y así funciona la mayoría de ciudadanos.

Entonces hay que poner corsé y ceñir un poco estos temas, sí, pero a todos los que generan el servicio y no a unos cuantos.

Por eso es que también en el Pleno de la semana pasada votamos en abstención, porque creemos que esto puede ser mejorable y que debemos de ir a todo el espectro del servicio de taxi.

Muchas gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista León.

Efectivamente, estamos cumpliendo con los siete días de reflexión que se expresa taxativamente en el artículo 78° del Reglamento del Congreso y por eso hemos invitado a este debate.

Y damos el uso, finalmente, de la palabra para absolver las interrogantes al señor Paúl Concha.



El señor DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, don Paúl Concha Revilla.— Muchas gracias, presidente.

Voy a tratar de ser lo más breve posible al responder todas las inquietudes que han expresado los señores congresistas.

Creo que habría que empezar por distinguir lo que es la prestación del servicio de transporte en taxi, que consiste en trasladar de un lugar a otro a personas o a mercancías, si es que fuera transporte de carga, a cambio de una contraprestación, distinguirla de un servicio de intermediación a través de aplicativos, que no es propiamente un servicio de transporte, sino más bien un servicio complementario al transporte.

En ese orden de ideas, manifestar que creo que ha sido esa la intención de la comisión al plantear este dictamen, que ha sido aprobado en el Pleno en primera votación, como también del Ministerio de Transportes, cuando hemos apoyado este proyecto y hemos hecho sugerencias que han sido incorporadas en el dictamen. No cambiar el modelo ni petardear el modelo que este modelo de negocio exitoso que se ha venido planteando a través del uso de tecnología, no es esa la intención, pero también pensamos que tan malo es la sobreregulación, como la desregulación, ambos generan distorsiones en el mercado y muchas veces coactan la libre iniciativa privada.

En esa medida, estamos totalmente de acuerdo con los señores congresistas cuando hacen un llamado para que esta regulación sea estrictamente necesario.

Afortunadamente, hoy en el Perú tenemos todo un marco jurídico sobre análisis de calidad regulatoria, que de alguna forma limita la función reglamentaria que tenemos las entidades del sector público a lo que sea estrictamente necesario, proporcional y razonable, y no más allá de eso.

Entonces, estando un poco a los objetivos de esta regulación, nosotros compartimos la idea de que acá hay un elemento de calidad de servicio, por un lado, y otro elemento de seguridad ciudadana por otro lado, que son los que tienen que presidir nuestra labor reglamentaria una vez que nos toque reglamentar esta ley.

Cualquier exigencia que vaya más allá de estos objetivos, obviamente, será una barrera burocrática de acceso al mercado, y nosotros nos encontramos en el propósito de eliminar toda la barrera de acceso al mercado.

En segundo lugar, y también respondiendo muchas de las inquietudes de los congresistas, en efecto el Poder Ejecutivo durante muchos años ha olvidado su rol rector respecto al transporte urbano. La congresista Luciana León que trabajó en el Ministerio de Transportes, ella también de alguna forma es testiga de que en el caso del ministerio siempre se ha pensado que bastante problema había en las carreteras con todas las distorsiones del transporte de carga y del transporte interprovincial, (7) como para ocuparse además del transporte urbano, que tiene tantas distorsiones, y creo que esto ha sido un error, ha sido un justificado abandono del rol rector en que vino durante décadas, incurriendo el Ministerio de Transportes y que le ha quitado al transporte urbano, afortunadamente desde hace algunos años, esta posición le falta rectoría, ha cambiado, y hoy hay una estrategia, digamos, para promover mejores condiciones de prestación de servicio, mejor calidad de prestación de servicio, y a la larga mejor calidad de vida para los ciudadanos; hay una estrategia para proponer profundas reformas en el transporte urbano, que van por el lado institucional, tanto así que recuerde que es a través del Poder Ejecutivo que se ha planteado la creación de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao.

Hoy también estamos trabajando en el ministerio una ley de movilidad urbana, que precisamente va a sentar las bases y los principios que van a permitir esa transformación del transporte urbano.

A las ciudades también les corresponde aprobar sus respectivos planes de movilidad, planes reguladores de ruta, y para eso también estamos trabajando en normas que ayuden a la elaboración de estos instrumentos de gestión para las municipalidades.

También tenemos un componente presupuestal en inversiones, como es el Programa Presupuestal 148, que a partir de este año ya está funcionando en el Ministerio de Economía y Finanzas y que tiene por propósito generar sistemas integrados de transporte en ciudades intermedias, aquellas que tienen más



de 100 000 habitantes, y estamos acompañando en muchos programas de inversión que están realizando ciudades como Piura, Trujillo, Cusco, Chiclayo.

En el caso de Piura, por ejemplo, y en el caso de Trujillo, ya tiene un plan de movilidad que ha sido elaborado con apoyo de la Cooperación, y nosotros apoyamos esas iniciativas a través de nuestra labor de articulación territorial en materia de sistemas integrados de transporte.

Entonces, es por eso nuestra insistencia, en el sentido de que cualquier acción que se adopte tiene que ser en función a generar adecuadas condiciones de calidad de vida en las ciudades intermedias.

Se nos ha planteado también el problema de Arequipa el congresista Justiniano Apaza. Yo quería recordarle, hace algunos años la Municipalidad de Arequipa vino dando diversas ordenanzas que permitían el ingreso al servicio de transporte en taxi de vehículos que no cumplían los requisitos de peso y cilindrada. Y esto digamos motivó que en algún momento, y fue antes de que yo asumiera el cargo de director general de Transporte Terrestre, el Poder Ejecutivo decidiera plantear una acción de inconstitucionalidad contra las ordenanzas de Arequipa.

Frente a esta situación —según lo que se me ha referido porque yo no estaba todavía de director general de Transporte, en ese entonces, la municipalidad había planteado un arreglo al ministerio comprometiéndose a aprobar un cronograma de salida de estos vehículos indebidamente habilitados por la propia municipalidad, lo cual fue aceptado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y se aprobó una norma de salida de vehículos, o sea de vehículos que en un momento dado fueron indebidamente habilitados y que había que establecer una vía de salida, precisamente, por los enormes niveles de sobreoferta que el transporte en taxi alcanzaban ciudades como Arequipa, donde prácticamente el taxi ha sustituido al transporte masivo generando precarias condiciones, altos niveles de congestión.

En Arequipa por ejemplo uno antes uno podría vivir en Arequipa hace 18 años, y uno podía ir tranquilamente al medio día a almorzar a su casa; hoy eso es imposible en la ciudad de Arequipa, precisamente demoras que genera la congestión.

Repito, con la congresista Schaefer, en efecto, como bien lo menciona ella, hemos tenido largas conversaciones respecto a los temas de peso y cilindrada, y le hemos explicado técnicamente a la congresista las razones por las cuales nosotros consideramos que no puede reducirse el peso y cilindrada en ciudades que hoy están pensando en un sistema de transporte que inclusive tienen planes de movilidad ya aprobados y proyectos que resultan viables y que hoy están pensando precisamente usar las herramientas presupuestales para generar mejores condiciones de seguridad.

En el caso de Piura, que es un caso que le preocupa a la congresista, hay un importante número de vehículos que nunca fueron habilitados, y obviamente estos vehículos no cumplen con esos requisitos de peso y cilindrada. Entonces, no es igual al caso de Arequipa, al caso de Piura, que le preocupa a la congresista, eso ya se lo hemos explicado en varias oportunidades.

Y, por otro lado, también es importante dejar sentado, que el futuro del transporte en cada ciudad lo definen las municipalidades. Lo que hace el ministerio es ejercer rectoría, acompañara las municipalidades en esa decisión. Y en el caso de Piura, como también en el caso de Trujillo, y en el caso de Chiclayo, las municipalidades ya están pensando en un sistema integrado.

Entonces, si nosotros permitimos como ministerio que sigan entrando vehículos que generan este concepto de la microtransportación en las ciudades, se genera no solamente un bolsón de expectativas en muchos operadores que incumplieron la norma para la prestación de este servicio, sino que se dificulta más el paso hacia una reforma que privilegie los sistemas de transporte masivo, es mucho más complicado. Y eso creo que así lo han entendido sus alcaldes, ¿no?

La normatividad, por cierto, cuando se habla de cronogramas de salida o cronogramas de ingreso, era una de las filiales que se planteaba, son decididas por la municipalidad y aprobadas por el ministerio con resolución ministerial, pero tiene que haber una correlación y tiene que haber un acuerdo entre ambas; ambas autoridades coordinan porque también acá de por medio hay, pues, como lo dice la Ley Orgánica de Municipalidades, competencias compartidas.



Entonces...

El señor PRESIDENTE.— Tiene uso de la interrupción, congresista Schaefer.

La señora SCHAEFER CUCULIZA (FP).— Gracias, presidente.

Definitivamente es importante, usted de cierta manera es el ente rector del segundo problema más álgido de nuestro país: Tú tienes la inseguridad ciudadana y transporte, es lo que más muerte genera, la informalidad puede superar el 70%; es un caos.

Entonces interesante el ejemplo que usted ha dado de su tierra, Arequipa, donde con buen criterio hacen una programación. Porque, y usted mismo está diciendo: usted es el ente rector, usted saca una reglamentación y determina que tal vehículo, en tales condiciones no puede servir para taxi. Bueno, tendremos que respetar la idea de esa persona, porque en países avanzados, los vehículos chicos, por un tema de impacto ambiental y por espacios utilizan este tipo de vehículos; Francia, España, pero en fin.

Cuando usted saca esa decisión, de que ese vehículo no puede usar, ¿ha habido alguna reunión con la Asociación Automotriz y le ha dicho, "oye, por si acaso tal modelo, de tal marca que viene siendo usado y tiene que salir de manera programada del mercado para ya no hacer el servicio de taxi, no te voy a dar la placa amarilla", usted tiene en sus manos la herramienta principal, es decir, usted, por decir, vamos a decir es el sheriff ahí, dice, no más de estos vehículos para lo que es el taxi, hay algún comunicado? Me gustaría, bueno, esto es 2017, este es un problema que se arrastra y se arrastra y se arrastra, bueno, lamentablemente a veces uno puede pensar de mala forma y decir "bueno, pues, los intereses económicos de todos los que importan estos vehículos y vienen acá a Perú, y Perú pues recibe todo".

Entonces tengamos pues una norma clara, me gustaría.

Ya usted, desde que asume, ¿alguna vez ha emitido a la Asociación Automotriz o a las marcas que importan esos vehículos decirles "no se puede sacar este vehículo para transporte de taxi con la placa amarilla"? Me gustaría ver sus comunicados.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Concluya, señor Concha.

El señor DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, don Paúl Enrique Concha Revilla.— Muy bien.

Aunque no era propiamente el tema de los aplicativos, pero responderemos los cuestionamientos.

Primero, hay que distinguir lo que es incorporación de vehículos al sistema de transportes, de lo que es incorporación de vehículos a un servicio de transporte.

La incorporación de vehículos al sistema se da fundamentalmente por dos elementos, que son: la nacionalización de los vehículos y su matriculación en el Registro de Propiedad Vehicular. Esto es regulado necesariamente mediante ley, porque está sujeto a las normas de la Organización Mundial del Comercio, y a una serie de tratados internacionales que prohibirían, digamos, establecer restricciones al libre ingreso de determinado tipo de vehículos, en todo caso, sería, como lo hizo el Congreso en anterior oportunidad cuando dio la Ley 29303, cualquier restricción a la importación de vehículos, por ejemplo, de menor cilindrada, la permitida para los taxis, correspondería al Congreso dar una restricción. Porque recuerde que los vehículos no ingresan para prestar servicio de taxi, ingresan para incorporarse al sistema de transporte en general.

La prestación del servicio de taxi requiere un acto posterior, que se llama habilitación vehicular. Eso sí regula el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la labor reglamentaria como corresponde expresamente la Ley 27181.

La congresista también menciona el caso de ¿por qué a los vehículos que ingresan al sistema de transporte se les otorga una placa con franja amarilla, que es la que identifica a los vehículos para el servicio de taxi?



Esto no ha sido dado en mi gestión el año 2017, sino en el año 2009.

En el año 2009, se estableció que a efectos de no generar un doble gasto a las personas que importan vehículos con el objetivo de posteriormente destinarlos al servicio de taxi, podían con una declaración jurada declarar que cumplen los requisitos técnicos y que van a destinar estos vehículos al servicio de taxi, a efectos de no tener que pagar primero una placa de servicio particular y luego una placa del servicio de transporte.

Estamos totalmente de acuerdo con la congresista. Nosotros estamos eliminando esta declaración jurada, hemos ya prepublicado el nuevo reglamento de placas de rodaje a través de la Resolución Ministerial 190-2018, una iniciativa para eliminar esta declaración jurada. Porque, en efecto, si bien la placa o franja amarilla no autoriza prestar servicio de taxi, sí pues genera una distorsión y de alguna manera promueve la informalidad.

Entonces estamos de acuerdo congresista en ese aspecto y nosotros vamos a eliminar esa norma, ya ha sido prepublicado el reglamento, en los próximos días estará saliendo la norma que elimina esa declaración jurada y que va a garantizar que, en efecto, únicamente puedan utilizar esta placa con franja amarilla los vehículos que cuentan con una habilitación para prestar el servicio de taxi.

Y no sé si me he olvidado de alguna inquietud más. Solamente la congresista hizo la referencia a una denuncia relacionada con los brevets. Yo lamento más bien que la congresista tome esta referencia de pasquines y de denuncias anónimas que se dieron en un momento en que había una licitación entre dos empresas. En todo caso, mi declaración jurada de intereses está publicada con toda transparencia en el portal institucional. Yo le invito a que profundice un poco mi trayectoria personal y se va a dar cuenta ahí, congresista, que no hay nada que reprochar en mi conducta y en mi ejecutoria personal, y no dejarse llevar pues por pasquines ni por denuncias anónimas que muchas veces tienen precisamente objetivos totalmente deleznable.

Si me olvidaba por el tema de las aristas y el tema de la tributación respecto a las plataformas. Sobre este último es importante mencionar que en efecto hay empresas no domiciliadas que prestan este servicio de plataformas y que sostienen que por el hecho de que su plataforma está en la nube no generan rentas de fuente peruana.

Creo que la regulación que está planteando la comisión va a ayudar mucho a revertir esta situación en la medida que uno de los requisitos ciertamente para registrarse sería el de señalar un domicilio en el Perú, y además la personería jurídica que se está exigiendo, va a ayudar para que quede claro, que las rentas son de fuente peruana.

Entonces, ahí cualquier inequidad de régimen tributario de las plataformas que perciben, no una tarifa por servicios, sino una comisión por el servicio de intermediación va a quedar zanjado digamos con este proyecto que creo que va a ser de suma utilidad.

También se había dicho que Sutran no era el ente apropiado para fiscalizar las plataformas.

Muchas de estas empresas que prestan la intermediación, lo prestan en varias ciudades; **(8)** entonces sería pues un exceso y una carga burocrática tremenda exigirles a estas empresas que se registren en cada municipalidad.

Yo considero apropiada la iniciativa de la comisión, de encargar la administración de este registro de plataformas a un ente nacional porque precisamente eso va a evitar que tengan que registrarse en cada municipalidad.

Los operadores del servicio de taxi y son los que tienen que obtener un permiso de operación ante el órgano competente que es la municipalidad.

Entonces el servicio de transporte en taxi es habilitado por la municipalidad, pero la administración de estas plataformas que tienen más bien un alcance más transversal y en muchos casos de carácter nacional, sí creo que es conveniente que sea el ministerio que administre el registro, y el fiscalizador la Sutran.



También se ha hablado de que la Sutran carecería digamos de los recursos, de la capacidad para poder administrar este servicio complementario.

Yo creo que hoy que hablamos de plataformas, que hablamos de interoperabilidad, que hablamos de transmisión en línea, ya no puede pensarse pues la posibilidad de que se pueda hacer una fiscalización física con inspectores que visiten las plataformas.

Yo creo que hoy tenemos la posibilidad de hacer una fiscalización netamente tecnológica, y precisamente las plataformas van a facilitar eso, la posibilidad de que transmitan la información en tiempo real cuando sea requerido por el órgano competente va a permitir una fluida fiscalización.

Por cierto, Sutran, ya tiene un centro de gestión que administra no solamente el GPS, que se exige a los vehículos, sino también ya recibe información a través de la Ley de Interoperabilidad de distintas bases de datos y de distintas plataformas.

Entonces, todo depende de crear un adecuado software con reglas de negocio muy claras que permitan precisamente esta fiscalización.

Sobre la regulación de esta nueva modalidad de servicio de taxi pueda generar mayor informalidad. Ello yo creo que va a depender precisamente de que la reglamentación sea razonable, sea proporcional, sea la adecuada, sea la estrictamente necesaria para los objetivos. Y en eso nosotros como ente rector nos vamos a sentir acompañados también con la comisión.

Muchas gracias, señor presidente y señores congresistas.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias.

El señor DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, don Paúl Enrique Concha Revilla.— Ah, le pido mil disculpas al congresista Apaza. Me había pasado ese tema.

Como yo lo he manifestado, digamos, el futuro del transporte urbano en cada ciudad lo determina cada municipalidad. Lo que hace el ministerio como órgano rector es un acompañamiento a través de dos funciones que cumplimos, que es básicamente la rectoría a través de nuestra función normativa, o sea, nosotros fijamos las políticas; y segundo, hacemos lo que se llama la articulación territorial, que es el acompañamiento y seguimiento de las acciones que realizan las municipalidades.

Yo entiendo que en el caso de Arequipa, por lo que sé, congresista, por intermedio de la presidencia, hubo un primer proyecto de sistema integrado bajo la modalidad de BRT, de corredores exclusivos que se habían planificado desde ya hace muchos años —si no me equivoco—, el año 2001, 2002, este proyecto inclusive llegó a licitarse y cuando asume un nuevo alcalde se anulan muchas de las buena pro otorgadas.

Posteriormente, en efecto, como bien lo ha mencionado el congresista, vino la época del ministro Paredes, donde el cofinanciamiento que el Ejecutivo brinda para estos proyectos fue retirado bajo la óptica de que la solución para Arequipa era un mono red. Y a mi humilde entender, nueve años de trabajo que ya tenía la municipalidad en impulsar el BRT, echaron al agua, y con nuevo proyecto de mono red que finalmente no se concretó.

Actualmente con un nuevo programa presupuestal y bajo la vigencia del Invierte.Pe y el SNIP, que era el que permitía el acompañamiento ante el Ejecutivo al gobierno local, ya está cancelado, bajo el Invierte.Pe, y bajo el Programa Presupuestal 148, se han hecho, por lo que conocemos, un nuevo estudio que habla más bien de un tranvía para la ciudad de Arequipa que puede perfectamente coexistir con otros modos de transporte, como son los BRT.

Esto han opinado los técnicos, el costo es muy alto para la ciudad, aun la ciudad, por lo que usted está muy interesada en impulsar este proyecto, Arequipa ya tiene más de un millón de habitantes, pero que merece un sistema integrado; entonces, nosotros como ministerio vamos a seguir acompañando a las ciudades, viendo Arequipa; por eso, estamos impulsando este Programa Presupuestal, estamos capacitando y fortaleciendo también las capacidades institucionales de los gobiernos locales, dentro de



ellos Arequipa. Lamentablemente los procesos electorales un poco que dilatan este acompañamiento, hay que volver a conversar con las autoridades electas, y ponemos a su disposición como ente rector

Sobre el empleo o mal empleo de recursos, ese es un tema donde nosotros ya no intervenimos como órgano rector.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, señor Paúl Concha Revilla, director general de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, también a su equipo técnico, y le pedimos que abandone la sala cuando usted lo estime conveniente para dar paso a nuestros próximos invitados.

Señores congresistas, como segundo tema de Orden del Día tenemos el informe del señor Alberto Paolo Ñecco Tello, director ejecutivo de la Agencia de Promoción de Inversión Privada (Proinversión), respecto a la situación actual de los principales proyectos de inversión de transporte terrestre ferroviario marítimo, aéreo, lacustre, fluvial, puertos y telecomunicaciones, sustentando el retraso, si lo hubiera, de detalle de los proyectos de inversión asignados a Proinversión de los tres niveles de gobierno y privadas para el transporte de mercancía y pasajeros de la sierra, la selva y la costa a nivel nacional, que incluyen carreteras, ferrovías y transporte aéreo.

Ya tenemos presente al señor Alberto Paolo Ñecco, para que haga su exposición.

Tiene el uso de la palabra, señor Ñecco.

El señor DIRECTOR EJECUTIVO DE LA AGENCIA DE PROMOCIÓN DE INVERSIÓN PRIVADA (PROINVERSIÓN), don Alberto Paolo Ñecco Tello.— Muy buenos días, señor presidente; buenos días, señores congresistas.

Muchas gracias por la oportunidad de venir a explicarles y comentarles un poco sobre la labor que venimos realizando.

Rápidamente voy a pasar a la presentación.

En esta primera lámina, lo que les estamos mostrando es cuál es el ciclo de vida de un proyecto de inversión, un proyecto de APP.

En general, todo proyecto de inversión pública pasa por estas dos primeras etapas: la etapa de planeamiento y programación, y la etapa de formulación, y luego se pasa a la estructuración y la transacción que son etapas en las cuales ya Proinversión cuenta con competencia legal para intervenir, básicamente, en la preparación del contrato y el proceso de promoción.

Hoy tenemos 28 proyectos del sector Transportes y Comunicaciones, por un total de cinco mil ochocientos cuarenta y ocho millones de dólares, legalmente incorporados en la cartera de proceso de promoción de Proinversión, o encargados de alguna manera vía convenio o vía bajo encargo simple, por parte de los sectores de los concedentes, para el trabajo, la asesoría de la agencia.

Estos 28 proyectos están en diversos estadios de esta etapa del ciclo de vía etapa del ciclo de vía de cada uno de los proyectos.

En la etapa de Planeamiento y Programación, tenemos un proyecto, que es el de Lima Conectada, donde el concedente es la Municipalidad Metropolitana de Lima.

Esta etapa de Planeamiento y Programación, usualmente termina cuando el concedente elabora el informe Multianual de Inversiones, que es un documento público, en donde cada una de las entidades gubernamentales determina cuál es la lista de proyecto que quiere llevar adelante como iniciativas que van a requerir algún tipo de cofinanciamiento estatal.

Esta es una etapa completamente a cargo de responsabilidad de la entidad encargante, de la entidad concedente, en donde ellos tienen que determinar cuál es la prioridad y la planificación con las cuales van luego a seleccionar los proyectos que van a llevar adelante en los procesos de promoción.

Luego tenemos la etapa de formulación, en donde también en el caso de todos los proyectos de transportes, la entidad responsable de la formulación es el Ministerio de Transportes y



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

*Telecomunicaciones, básicamente en la etapa de formulación se pasa de la necesidad al proyecto, se hace la elaboración, el análisis de alternativas bajo el marco del Invierte.Pe, y se determina la alternativa que va a recibir el subsidio estatal para que luego se siga adelante con el proyecto.

En esta etapa hay 16 proyectos, en donde nosotros estamos brindando algún tipo de apoyo o asesoría técnica, o en todo caso ya se nos ha encargado el proceso de promoción, pero donde todavía estamos a la espera que el ministerio otorgue la viabilidad al proyecto.

Sin viabilidad, nosotros no podemos pasar a estructurar un proyecto, porque sin viabilidad todavía no se ha confirmado que este proyecto está elaborado de acuerdo a las normas del Invierte.Pe, y por lo tanto puede recibir cofinanciamiento estatal.

Al final de la etapa de formulación, el concedente, es decir el ministerio, elabora la viabilidad y nos encarga a nosotros en Proinversión, ahí recién entramos, esa es la primera etapa de competencia legal en donde intervenimos para preparar lo que se llama el informe de evaluación, que es básicamente el caso de negocios en donde se aplican los siete criterios de elegibilidad que están en la ley, en la norma, y se determina que este es un proyecto que puede ser una APP.

Es decir, hasta la viabilidad, el proyecto todavía técnicamente no se ha determinado si es una APP o una obra pública. Es a través del informe de evaluación que se aprueba que esto pueda ser una APP, lo llevamos al Consejo Directivo de Proinversión, donde a través de la votación de los ministros se incorpora al plan de promoción, y finalmente se vuelve competencia de Proinversión.

Ahí tenemos 16 proyectos en vía de formulación.

Estructuración, ya es la etapa competente de Proinversión, donde tenemos tres proyectos actualmente. Es en donde tomamos este estudio de viabilidad, donde básicamente tenemos soluciones de ingeniería, se ha determinado la alternativa técnica que soluciona el problema, se ha costado muy preliminarmente, y lo que hacemos aquí es elaborar la estructura financiera y legal.

Técnicamente lo que se hace es una matriz de transferencia de riesgos, en donde lo que se determina es qué riesgo queda del privado y qué riesgo pasa al público. Esto se plasma en un contrato de concesión, preparamos las bases del proceso de licitación, y lanzamos la licitación internacional, que es la etapa de transacción, donde tenemos ocho proyectos por ochocientos veintitrés millones, que ya están lanzados al mercado con versiones de contrato y donde ya estamos en la etapa de captar inversionistas.

Esto termina con la adjudicación del proyecto y la suscripción del contrato.

Una vez suscrito el contrato, nosotros entregamos esto a la entidad concedente para que pasen a la supervisión de la ejecución contractual. Ya termina aquí la intervención directa de Proinversión. De acuerdo a la nueva norma, hoy tenemos la obligación de acompañar al sector los tres primeros años después de la firma del contrato, si así el sector lo solicita, para entregar opinión respecto a potenciales adendas al contrato.

Acá quisiera puntualizar dos temas:

Uno, es que en lo que va del año hemos logrado dinamizar parte de la cartera que teníamos, digamos, retrasada de alguna forma.

Hemos podido concesionar en febrero Michiquillay, por dos mil quinientos millones de dólares aproximados de inversión estimada; y justamente el día de ayer firmamos el contrato para el terminal portuario de Salaverry, con el cual dinamizamos doscientos veintinueve millones de dólares, un proyecto que lleva cuatro años sin progreso y que finalmente hemos podido adjudicar en mayo y firmar el contrato el día de ayer cumplidas las condiciones que se requerían.

Tenemos todavía una cartera para llegar a fin de año. Tenemos seis bandas anchas de Internet, que son las que terminan de dar acceso a los 21 departamentos que pueden tener este tipo de tecnología que utiliza las líneas de transmisión.

Tenemos las plantas de tratamiento de aguas residuales del lago Titicaca.

El día de ayer se cerró la presentación de cartas finanzas y cartas de interés para entrar al proyecto.



Ya tenemos cinco consorcios con carta fianza de seriedad de oferta para presentarse en el proceso en diciembre: Están Veolia de Francia; Aqualia FCC de España, un consorcio de Tagua con Acciona de España, Copasa de México, y otro de Ecuador, el Mexicano que entró el último día, el día lunes.

Ahora, también tenemos además de estos proyectos, proyectos que seguimos trabajando, pero lo que estamos tratando de asegurar dentro del proceso de estructuración es que tengamos proyectos que estén debidamente estructurados.

Los procesos de APP, son procesos por eminencia complejos para poder llevar y ejecutar los proyectos de infraestructura.

Ahora que la norma ha cambiado con la 1251 y la 1362, que ya se emitió hace algunos meses, todos los procesos de adendas contractuales, prácticamente todos están prohibidos durante los primeros tres años luego de la firma del contrato.

Normalmente esos tres años son el período máximo que se otorga para el cierre financiero. Entonces, básicamente lo que estamos acá tratando de evitar son adendas para cierre financiero, o que afecten las condiciones de competencia, porque esa es la mejor manera de evitar ofertas temerarias que luego de haberse adjudicado o firmado el contrato, buscan modificaciones contractuales que les permitan hacer realidad sus propuestas o modificar sus propuestas, de esta manera estamos de acuerdo a la legislación disminuyendo los incentivos para que se presenten ofertas que luego bajo los términos que se ofrecieron, no se puedan hacer realidad.

Pero eso es lo que está trasladando es la presión **(9)** de la adjudicación, o diríamos de la firma del contrato a la estructuración. Porque si no podemos hacer adendas de bancabilidad durante los tres primeros años. Si no se puede correctamente modificar las condiciones bajo las cuales se han estructurado, pues no va a haber bancabilidad, no va a haber financiamiento para estos proyectos, por lo tanto, los postores no deberían llegar a los concursos, porque cada postor que presenta una oferta, presenta una carta fianza de seriedad de oferta y de ejecución de las obras.

Entonces tenemos que ser mucho más cuidadosos ahora en preparar estructuras contractuales que aseguren bancabilidad y que aseguren que finalmente estos proyectos entreguen el servicio que deben de entregar a la población.

Y en ese sentido estamos trabajando dentro de la Agencia en mejorar la calidad de los asesores con los que trabajamos.

De hecho hemos cambiado recientemente todo el reglamento bajo el cual nosotros contratamos asesores externos, estamos trabajando en preparar un modelo de contrato estándar, algo que no ha existido hasta ahora, pero que siempre ha sido reclamado por los inversionistas, los operadores técnicos; ya estamos en el proceso de concurso internacional para la contratación de un estudio legal que nos permita traer las mejores prácticas internacionales en conjunto con un estudio legal local peruano, aterrice dentro de la norma peruana y podamos presentar al mercado finalmente un contrato o cláusulas, diferentes alternativas de cláusulas contractuales que den previsibilidad, y finalmente ayuden a viabilizar los proyectos.

Por otra parte también, de acuerdo a la nueva normativa, estamos trabajando para que cada uno de los proyectos tenga de manera identificada y clara la cantidad de interferencias que finalmente pueden generar dificultades para la ejecución del proyecto.

De acuerdo a la 1251 y la 1362, para poder llegar a la declaratoria de interés tenemos que tener un cronograma identificado de liberación de interferencias, y para poder llegar al cierre financiero la adjudicación, tenemos que haber identificado y por lo menos liberado un porcentaje significativo de esas interferencias. Y eso por ejemplo estamos haciendo en el Proyecto de PTAR Titicaca, en donde a la fecha de firma tendremos el 100% de los predios identificados y liberados, y a la fecha del cierre financiero deben de estar saneados.

En la siguiente página, podemos ver cómo se distribuye esta cartera encargada a Proinversión de acuerdo a la fase ya el subsector dentro de telecomunicaciones.



Así es como en estructuración tenemos dos mil quinientos millones de dólares, y en formulación está el otro grueso en dos mil cien millones, y por subsector tenemos la mayor parte en carreteras, que como les comenté en la lámina anterior, se encuentran la mayoría en la etapa de formulación, es decir, el sector, el ministerio está todavía pasando por el trámite de Invierte.Pe y preparando los PIP para cada uno de estos proyectos para llegar a la viabilidad; y el otro grueso importante lo tenemos en puertos.

Porque luego de haber adjudicado Michiquillay, perdón, Salaverry a inicios de este año, y haber logrado la firma, hemos destrabado un poco el tema de la actividad de licitaciones en el ámbito portuario. Hace cuatro años no había una adjudicación en puertos, y ya tenemos para el próximo año avanzado y programado la adjudicación del Puerto de Marcona, que va a ser un puerto de minerales, básicamente es una iniciativa privada autofinanciada, y del puerto internacional de contenedores en Chimbote, que también es una iniciativa privada autofinanciada.

Aquí quisiera tomar un pequeño momento para explicarles a qué me refiero con autofinanciada, cofinanciada iniciativa privada, porque cada uno de estos proyectos que vamos a ver a continuación tiene esa clasificación.

Cuando el proyecto nace por una iniciativa o es un proyecto que se origina desde el Estado, le llamamos una iniciativa privada, eso no impide de que luego siga el trámite de una APP y finalmente tenga el mismo destino que una iniciativa privada.

La iniciativa privada, que es lo que en el mundo de APP llaman *unsolicited proposal* del mercado, diferentes propuestas preliminares para desarrollar el proyecto.

De acuerdo a la propuesta que el ministerio decide desarrollar, luego se hace los estudios de formulación, que están a cargo del privado pero supervisados por el Estado. Luego de terminada la formulación y obtenido el PIP viable, nosotros en Proinversión preparamos el contrato, hacemos la estructuración y preparamos un documento que se llama declaratoria de interés.

Esa declaración de interés se publica por noventa días. Hasta la declaratoria de interés, de acuerdo a la legislación vigente, el proyecto es de propiedad intelectual del proponente, y está bajo normas de confidencialidad.

Publicada la declaratoria de interés, se abre el mercado, y por 90 día se da la posibilidad de que terceros interesados indiquen que quieren participar en ese proyecto.

Si es que los terceros interesados no se presentan, se da la adjudicación directa al proponente inicial.

Si hay terceros interesados, lanzamos un concurso abierto, que es por ejemplo el caso del PTAR Titicaca. El PTAR Titicaca fue una iniciativa privada, nosotros trabajamos con el privado la formulación, al final de la formulación y la declaratoria de interés, se le presentó al proponente las modificaciones que el Estado consideraba que eran necesarias para que este proyecto fuera de utilidad para la población. El proponente las aceptó, porque de no haberlas aceptado el proyecto hubiese quedado allí, aunque el Estado tiene la posibilidad de continuar si le paga los estudios. Y al haber aceptado, se lanzó la declaratoria de interés, y entraron a esa declaratoria de interés, dos empresas de primer nivel, con lo cual hemos pasado al lanzamiento del concurso internacional, y donde han entrado dos empresas más.

Y autofinanciada, cofinanciada, se refiere a: autofinanciada, es cuando el proyecto el concesionario asume todo el riesgo de demanda, es decir, todo el pago por la inversión, por los gastos de operación y mantenimiento va a venir a través de la tarifa que va a recolectar de los usuarios. Es el caso típico de los puertos marítimos a nivel nacional.

Todos los puertos marítimos a nivel nacional son autofinanciados porque el Estado no pone un subsidio, es simplemente el ingreso que se genera por la tarifa y el uso de la infraestructura.

Cofinanciada, es cuando el Estado identifica que este es un servicio que tiene una rentabilidad social para la población, pero que no se le puede trasladar el costo completamente porque lo haría prohibitivo. Es el caso, por ejemplo, de las líneas de metro, los trenes, en donde trasladar el costo de la inversión, que son miles de millones de dólares a los usuarios generaría una tarifa que no estaría al alcance de la población.



En ese caso, el Estado genera un ingreso a favor del concesionario que permite que el concesionario fije una tarifa social que alcance para todos los pobladores.

Es primer proyecto, el siguiente, es el de Lima Conectada. Es un proyecto, como les comenté en la lámina anterior, que está en la etapa de planificación y programación.

El proyecto consiste en brindar infraestructura vial y herramientas de tecnología a la Municipalidad Metropolitana de Lima para una mejor gestión y control del tránsito y la seguridad ciudadana entre un esquema de participación público-privada.

La entidad competente es el MTC, y la modalidad es una iniciativa privada cofinanciada porque va a requerir subsidio el monto de inversión preliminar, porque esto es a nivel de estudios conceptuales, trescientos ochenta y ocho punto cinco millones de dólares, se estima que sería un contrato de 25 años, pero todavía estamos por definir. Porque hoy por hoy está pendiente que se suscriba un convenio entre el Ministerio de Transportes, el Ministerio de Vivienda, la Municipalidad Metropolitana de Lima y el Mininter, para concentrar las competencias y por tanto poder viabilizar el proyecto a través de una sola entidad competente.

El siguiente proyecto es un proyecto que ya se encuentra en formulación.

Hoy por hoy el Ministerio de Transportes está en proceso de aprobar los contenidos mínimos específicos, es el Proyecto Autopista Internacional del Norte, por setecientos sesenta y tres millones de dólares, 25 años, son influencia Tumbes y Piura, es el objetivo de desarrollar infraestructura vial que contempla la concesión de la Carretera Panamericana Norte, sección desvío Sullana-Tumbes-Puerto Internacional La Paz; así como el otorgamiento de una concesión para el diseño, construcción, operación y mantenimiento de la carretera que une la ciudad de Sullana-Talara-Los Órganos-Máncora-Zorritos-Tumbes-Zarumilla, hasta el Puente Internacional La Paz.

Cuando hablamos de contenidos mínimos específicos, aquí ese es el documento mediante el cual el ministerio define las características sobre las que hay que preparar la formulación.

Entonces aquí el ministerio define qué es lo que desea que se evalúe, qué es lo que desea que se contemple dentro de las especificaciones técnicas que se quieren revisar, etcétera.

Una vez que el ministerio define cuáles son los contenidos mínimos específicos, es que con eso se preparan los términos de referencia y se pasa a la contratación de un asesor para la formulación, si es que se hace a través del asesor, o en todo caso se pasa directamente a la evaluación de alternativas bajo el Invierte.Pe.

El señor PRESIDENTE.— Mejor que termine y luego hacemos las preguntas, por favor.

Continúe señor Alberto Ñecco.

Señor Alberto, a través de la presidencia.

Tiene el uso de la palabra, una interrupción en todo caso la congresista Schaefer.

La señora SCHAEFER CUCULIZA (FP).— Presidente, gracias, gracias.

Esto lleva años, presidente, años, ¿que no exista términos mínimos de referencia hechos por el MTC para esta concesión? Yo llevo siete años, y siete años lo tiene ahí. ¿Es Proinvernación o Proinversión?

Me están dando la misma respuesta desde hace siete años, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Schaefer, está bien, pero yo creo que si le dejamos terminar, quizás podamos absolver todas las interrogantes que deseamos.

Continúe, señor Alberto Ñecco.

El señor DIRECTOR EJECUTIVO DE LA AGENCIA DE PROMOCIÓN DE INVERSIÓN PRIVADA (PROINVERSIÓN), don Alberto Paolo Ñecco Tello.— Gracias.

En el caso del nuevo terminal portuario de San Juan de Marcona, está básicamente el proceso de diseño, construcción, operación y mantenimiento del terminal portuario en San Juan de Marcona, es un



terminal portuario específicamente de minerales, es una iniciativa privada presentada por un consorcio autofinanciado...

El señor PRESIDENTE.— Señor Alberto Ñecco, ¿podría responder la pregunta de la congresista Karla Schaefer, específicamente?

El señor DIRECTOR EJECUTIVO DE LA AGENCIA DE PROMOCIÓN DE INVERSIÓN PRIVADA (PROINVERSIÓN), don Alberto Paolo Ñecco Tello.— Por supuesto.

La señora SCHAEFER CUCULIZA (FP).— Sí, presidente, a través de usted.

Hace años lo tiene Proinversión, ¿qué se ha avanzado? Y me gustaría que nos diga, de lo que es transporte, no sé cuánto tiempo tendrá el señor en Proinversión, no sé, en Proinversión, ¿que ha avanzado de nuestro sector?, eso es lo principal. O sea, "este año ha salido esto", "el año pasado salió esto", "para este año tengo esto", "para el próximo año esto". ¡Por amor a Dios! O sea, que nos digan, qué se avanzó, qué se ha podido colocar, qué iniciativa privada, no sé.

Nos trae un listado, que este listado tiene siete años.

El señor PRESIDENTE.— Para que responda señor Alberto Ñecco.

El señor DIRECTOR EJECUTIVO DE LA AGENCIA DE PROMOCIÓN DE INVERSIÓN PRIVADA (PROINVERSIÓN), don Alberto Paolo Ñecco Tello.— Sí. En el caso de la Autopista Internacional del Norte, ahí, este es un tema de competencia del sector, del Ministerio de Transportes. Nosotros no tenemos autoridad ni competencia sobre ese tema, porque es el ministerio el que debe definir los contenidos mínimos específicos.

Sobre eso, digamos, en realidad no tenemos nosotros competencia legal para poder tomar decisiones sobre eso, si es que el ministerio no ha terminado la formulación del proyecto.

Respecto a...

Sí.

El señor PRESIDENTE.— Bueno, por excepción la última vez, congresista Eloy Narváez.

El señor NARVÁEZ SOTO (APP).— Gracias, presidente.

Creo que somos pocos los congresistas que quedamos en esta sesión y podemos aprovechar más bien las inquietudes e ir dialogando con el expositor, porque cuando somos muchos, mejor es que todos hagamos las preguntas y al final contesta el expositor, pero ahora somos pocos, y ya se fue, la congresista también se ha retirado y somos menos ya.

Lo que yo quería basándome en lo que había dicho y también le entiendo a usted. Acá creo que son las buenas intenciones de Proinversión, o sea, en Transportes podemos hacer esto, pero si desde hace años sigue ofreciendo esto pero no se hace ninguno, entonces me gustaría también saber si Proinversión actualmente tiene algo así concreto del Ministerio de Transportes ya listo o que se haya entregado ya a través de una de las modalidades o está próximo a entregarse. Porque todo esto es un rosario de buenas intenciones que ya los hemos escuchado.

Yo también el 2016 cuando vino el primer ministro, que es ahora el presidente ya nos hablaba de estos proyectos. Vino también el otro, el señor Giuffra, también nos habló de este proyecto que se iba a construir. Y yo sé de esto, porque acá está el caso Chimbote, por ejemplo, en los aeropuertos que se pretende concesionar, pero quisiera saber por qué demora tanto, por qué el MTC no trabaja rápido y le entrega todo listo a Proinversión.

Eso quisiera que más bien nos aclare por favor para que nosotros como comisión podamos, y en todo caso hacer gestiones ante el MTC que de una vez trabaje más rápido. Eso nos podría ayudar mucho más.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Sí, me parece muy bien la pregunta del congresista Eloy Narváez.



La exposición debería avanzar en todo caso a todos los expedientes viables para que ustedes con esa herramienta puedan trabajar en Proinversión para poder hacer una licitación pública internacional. Porque si nos va a hablar de algo que "está en proceso", yo creo que eso lo tenemos que conversar nuevamente con el ministro.

Entonces le rogaría que reconduzcamos la exposición a proyectos que sí ya tienen la viabilidad.

Continúe, señor Alberto Ñecco.

El señor DIRECTOR EJECUTIVO DE LA AGENCIA DE PROMOCIÓN DE INVERSIÓN PRIVADA (PROINVERSIÓN), don Alberto Paolo Ñecco Tello.— De acuerdo.

En realidad son los proyectos que ya tienen viabilidad y que están incorporados los que están en la etapa de estructuración y transacción, porque en transportes suman siete proyectos hoy por hoy:

Tenemos el proyecto del Anillo Vial Periférico, que es el proyecto de, es una iniciativa privada para la conexión desde el Óvalo 200 millas al norte del aeropuerto hasta la zona de Huachipa y Circunvalación, pasando por Villa María del Triunfo.

Aquí nosotros estamos avanzando en la estructuración, y lo que estamos evaluando —y esa es una declaración que hizo el ministro en los periódicos— es cuál es la viabilidad o cuáles son las condiciones necesarias para que este proyecto se haga realidad, porque tiene un componente importante de reubicaciones y expropiaciones que hay que realizar.

Eso estamos avanzando y esperamos poder tener la declaratoria **(10)** de interés una vez definido cuál es el interés del sector sobre el proyecto, para en algún momento, seguramente debe ser el tercer o cuarto trimestre del próximo año.

El otro proyecto que tenemos en etapa de estructuración es la longitudinal de la sierra Tramo cuatro, ese proyecto se debe estar adjudicando durante el primer semestre del próximo año, durante los primeros seis meses, el proyecto consta de la ejecución de obras y mejoramiento de rehabilitación, son ciento diecisiete kilómetros, mantenimiento periódico inicial, y mantenimiento de operación de novecientos setenta kilómetros, son cuatrocientos sesenta y cuatro millones, y es una iniciativa estatal cofinanciada.

Aquí lo que tuvimos fue, que en algún momento debido a los cambios de normas técnicas del ministerio, tuvimos que reformular la parte técnica de inversión en el proyecto, eso ya lo hicimos con el ministerio, ya hemos terminado los estudios y ahora estamos por iniciar nuevamente la estructuración para poder tener lo adjudicado en el primer semestre del próximo año.

Luego tenemos la red de acceso de la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica, esto lo voy a dejar de lado, porque si bien es cierto acabó la formulación, está en estructuración, todavía estamos en conversaciones con el viceministerio de telecomunicaciones para ver si este es un proyecto para ellos aún, visto los planes técnicos que tiene el ministerio para el sector.

Los que están mucho más avanzados, son los tres proyectos del estadio cuatro, la banda ancha para la conexión integral de las regiones de seis regiones Ancash, Arequipa, La Libertad, Huánuco, Pasco y San Martín, básicamente estos son proyectos para distribución de la señal para poder acceder las capitales de provincias y a través de servicios de telemedicina, teleeducación y conexiones de comisarías, dotar de acceso a internet a las capitales principales de provincias en estas regiones.

Son los últimos seis, eran del total de los 24 departamentos del país, 21 podían tener acceso a esta tecnología, porque la fibra óptica se tiende sobre los cables de transmisión eléctrica, entonces, los departamentos de la selva que no tienen todavía, no tienen acceso a la red central, van a necesitar una solución distinta que ya venimos trabajando con el viceministerio de Comunicaciones que nos van a encargar según nos han indicado el próximo año, pero con estos seis completábamos los 21 que sí tienen acceso a las líneas de transmisión eléctrica.

Esto deberíamos de estar adjudicando a fin de año, este año en diciembre, estos de aquí son trescientos cincuenta y nueve millones de dólares a través de la modalidad de proyectos en activos.



Luego tenemos el ferrocarril Huancayo-Huancavelica que estamos bastante confiados en la capacidad de poder adjudicarlo durante el primer semestre del 2019, son doscientos treinta y cinco millones de dólares, aquí cuando asumimos la Dirección Ejecutiva, encontramos un contrato avanzado, pero habían muchas objeciones del lado del sistema financiero y los inversionistas, y finalmente encontramos que no había apetito en el mercado para la estructura que estaba en ese momento, lo que hicimos fue pasar por un proceso de conversar con los financieros, conversar con los bancos, conversar con los operadores, y replantear la estructura del contrato.

Luego de revisar la estructura y plantear mecanismos de pagos mucho más aceptables, tanto para el operador como para el sistema financiero como para el Estado, estamos relanzando el proceso, volviendo a publicar el contrato, y estamos avanzando ya para poder tener la adjudicación. Nosotros lo tenemos planificado para mayo del 2019. Ese es el Ferrocarril Huancayo-Huancavelica.

Luego tenemos de lo que estamos trabajando en formulación que debería avanzar rápidamente, porque son iniciativas privadas autofinanciadas, las iniciativas privadas autofinanciadas no pasan por el Invierte.pe, porque justamente como no requieren recursos del Estado, porque el Estado no invierte en estas, sino simplemente se le da la posibilidad de brindar un servicio público a un privado, la formulación es mucho más sencilla.

Y para el próximo año, deberíamos también tener para adjudicación el terminal portuario de Marcona y el de Chimbote.

El señor PRESIDENTE.— ¿Concluyó, señor Alberto?

Muchas gracias por su presentación.

Vamos a ceder el uso de la palabra a los señores congresistas que deseen hacer algunas preguntas o interrogantes.

Congresista Narváez, tiene el uso de la palabra.

El señor NARVÁEZ SOTO (APP).— Muchas gracias, presidente.

creo que más bien hay que felicitar al expositor, porque a las finales nos da la información que estábamos queriendo tener, y efectivamente Proinversión también se mueve en función de lo que se mueven los sectores, ¿no? Eso está claro, si el sector no hace su trabajo, Proinversión no podemos tampoco presionar mucho ahí.

Pero tenemos buena información como para poder, presidente, en todo caso más bien llamar a la gente del MTC, que nos diga porqué tanta demora, ¿no?

Me gustaría si, como está acá el de Preinversión, hacer una pregunta en el tema de Ancash, por ejemplo, algo he escuchado del puerto, que están pensando que el próximo año posiblemente habría posibilidades de que se pueda de repente tener algún avance, pero en el tema, por ejemplo el Hospital de EsSalud, que también lo está viendo Proinversión, el Hospital de EsSalud que tenemos, hace buen tiempo ya que se empieza este año, no hay cuando se empiece, quisiera por favor, si me pudiera dar información, ¿cómo está el tema de la construcción de ese hospital de EsSalud en Chimbote?

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Señor Alberto Ñecco, pude responder.

El señor DIRECTOR EJECUTIVO DE LA AGENCIA DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA - PROINVERSIÓN, don Alberto Paolo Ñecco Tello .— Gracias presidente.

Sí, por supuesto, ese es un proyecto donde el concedente es EsSalud, es parte de un paquete que tenemos trabajando con ellos, era Piura Chimbote y el Instituto de El Niño, ellos por un tema de priorización hemos comenzado con Piura y Chimbote son nuestros principales, pero la verdad ahí tuvimos un retraso por temas presupuestales, esto es una ayuda memoria sobre el tema, sobre todo sobre el tema de Piura, que como le digo está un poco amarrado al tema de Chimbote.



EsSalud, como sabemos tuvo estos problemas de las huelgas durante el año, el tema de la modificación de las pensiones, y eso puso presión adicional sobre el presupuesto.

Entonces, nosotros ya estábamos en la parte final de la parte de formulación, aquí ya estábamos terminando la parte dos para poder entrar a la parte tres, y estábamos ya terminando el informe de evaluación que es el primer informe donde Proinversión legalmente tiene competencia para determinar qué es un APP, pero para poder hacer eso, necesitábamos confirmar la capacidad presupuestal, nosotros le veníamos solicitando a EsSalud desde febrero de este año la capacidad presupuestal, en algún momento comenzamos ya a avanzar con el tema, pero se originaron estos problemas de las huelgas y los problemas de la modificación de las pensiones que generaron en EsSalud la necesidad de reevaluar el flujo de caja, reorientar sus gastos, buscar nuevas fuentes de ingreso y poder finalmente confirmarnos que tenían la capacidad presupuestal.

Hoy día, ya finalmente nos han confirmado capacidad presupuestal para Piura y tengo entendido de que lo mismo están haciendo para Chimbote, para poder nosotros finalizar ya, el informe de evaluación y finalmente iniciar la estructuración del proyecto.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias congresista, muchas gracias señor Alberto Ñecco.

Congresista Martorell, tiene el uso de la palabra.

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

Saludar al señor...

Voy a ser puntual, presidente, con respecto al mejoramiento del servicio de transporte ferroviario en el tramo de Tacna hacia Arica, entiendo y lo sé de primera mano que este proyecto está retenido, porque falta firmar un convenio entre el MTC y el Gobierno Regional de Tacna, mi pregunta era, presidente, por su intermedio al señor Ñecco, que nos diga una vez superado este impase, que espero sea lo más pronto posible que, ¿cuáles son los tiempos o los siguientes pasos a dar para que este proyecto ya empiece por lo menos?

Entiendo, acá dice el estado en elaboración de los estudios técnicos, pero quisiera que podría, yo creo que está paralizado, o es que, ¿ya están elaborando los estudios técnicos? Esa sería mi consulta, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Martorell.

¿Puede responder señor Ñecco?

El señor DIRECTOR EJECUTIVO DE LA AGENCIA DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA - PROINVERSIÓN, don Alberto Paolo Ñecco Tello.— En principio este proyecto, como dice el congresista Martorell, está pasando por un tema de definición entre el gobierno regional de Tacna y el Ministerio de Transportes, en paralelo nosotros entendemos que el Ministerio está elaborando los estudios técnicos de viabilidad, debería estar avanzando con los estudios técnicos de viabilidad, pero yo creo que en este momento el Ministerio está evaluando cuál sería la continuidad del proyecto, ¿no?

Yo no tengo en realidad mayor visibilidad sobre el proceso, lo que sí le puedo indicar es que una vez que ellos lleguen a un acuerdo con el gobierno de Tacna, si es que el ministerio tiene la decisión de continuar con el proyecto, se debería continuar con toda la etapa de formulación, que es el número dos del proyecto del proceso acá, para que se generen los PIP, o sea, hacer el estudio de alternativas, definir cuál es la alternativa, costearla, a nivel conceptual, pero definirle ya un monto de inversión, y finalmente a través de Invierte.pe se defina si es viable o no el proyecto dentro del marco de presupuesto de la Nación.

Y una vez terminado eso, o sea terminamos la formulación con la viabilidad, nosotros como Proinversión haríamos el informe de evaluación. La viabilidad para un tren es compleja, o sea, la viabilidad en un tren yo creo, dependiendo, yo me voy a aventurar un poco, porque no tengo en realidad de qué tanto pueda haber avanzado el Ministerio de Transportes ya, pero empezando desde cero un estudio técnico que termine el trazo, la característica del material rodante, etcétera, podría demorar no menos de un año en estudios de formulación, o sea en definir cuál es la solución técnica.



No menos de un año, y puede ser más dependiendo de la complejidad técnica del proyecto, de ahí el informe de evaluación son unos tres meses, y la estructuración para un proyecto de este tipo podría demorar un año más, dándole como le digo, tiempos estimados, porque no tenemos el detalle completo de las especificaciones técnicas del proyecto.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, señor Ñecco.

Damos la bienvenida al congresista Roy Ventura.

Vamos a hacer algunas preguntas con respecto a la longitudinal cuatro, el ministro en su visita a Huancavelica se comprometió efectivamente a que esto se iba a concluir el expediente y dejarlo viable en este año, y se iba a lanzar el segundo semestre según usted también informa. Quería que nos responda si, ¿en qué situación realmente se encuentra el expediente? ¿Tiene conocimiento o todavía no le ha llegado a usted? Porque si nos dan un informe y todavía no está concluido, ese plazo se puede ampliar, o no.

Y otra pregunta más, con respecto al tren Huancayo-Huancavelica, así como la longitudinal cuatro, el tren Huancayo-Huancavelica, desde el quinquenio del gobierno pasado, inclusive en mensaje a la Nación en 28 de julio se había comprometido con la población huancavelicana de que se iban a licitar, y estaba en manos de ustedes, pero sin embargo año tras año se va postergando, y en la visita que hicimos con el ministro de Transportes a Huancavelica, ellos también manifestaron de que esto se iba a concesionar el primer trimestre y que existía postores encima, fueron funcionarios de Proinversión y manifestaron que existían postores, y se hizo una conferencia de prensa en ese sentido al pueblo huancavelicano.

Yo también quisiera que nos manifieste si efectivamente esto se va a dar, porque ya usted en su exposición ha dicho que va ser para mayo, ya no el primer trimestre, o sea, ya estamos ampliando dos meses más el plazo de la fecha de concesión.

Entonces, no sé, una información tiene el ministro de Transportes, usted nos trae otra información, quisiéramos que nos aclare, ¿no?

El señor DIRECTOR EJECUTIVO DE LA AGENCIA DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA - PROINVERSIÓN, don Alberto Paolo Ñecco Tello .— Sobre ese punto, y le voy a pedir disculpas, no leí bien acá está la ayuda memoria que le vamos a adelantar, es marzo efectivamente, me pareció leer mayo, pero es marzo, o sea está entre el primer trimestre.

El señor PRESIDENTE.— Ya sé, pero sinceremos, en qué etapa está, cuál es el nivel de seriedad, porque ya nos deja las dudas, porque esto viene del quinquenio del gobierno pasado, de un compromiso todavía en un discurso a la Nación en un 28 de julio del anterior presidente, si bien es cierto este gobierno también todos los años dicen que sí lo van a hacer y al final no lo hace, mira, nos vamos por el tercer año de gobierno y todavía el pueblo huancavelicano pacientemente está esperando esa obra.

El señor DIRECTOR EJECUTIVO DE LA AGENCIA DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA - PROINVERSIÓN, don Alberto Paolo Ñecco Tello .— Como le comenté, cuando encontramos el proyecto efectivamente habían tres postores interesados inicialmente en el concurso, cuando se hizo la presentación de la versión del contrato los postores desistieron, perdieron el interés, porque la estructura no generaba la bancabilidad necesaria, ni los incentivos, eso nos llevó a replantear completamente la estructura, ya tenemos una nueva versión de contrato, una nueva estructura, en la ayuda memoria que le acabamos de alcanzar, igual ponemos a disposición de los congresistas, se ha definido ya un cronograma para poder ya con esta versión de contrato que es la séptima versión de contrato, que hemos elaborado luego de hacer una ronda de conversaciones con inversionistas, con los bancos, hicimos un evento en donde se congregó al sistema financiero, se le presentó la estructura y se pidió cuáles eran los problemas que encontraban para poder dar bancabilidad al proyecto.

Porque si no hay bancabilidad al proyecto finalmente no van haber postores, y creo que es fue un poco la razón por la cual los postores originales perdieron el interés en el proyecto que se había estructurado.

Ya tenemos un contrato que genera el interés, hemos venido promocionando el proyecto en las diversas *roadshows* que hemos realizado fuera del país, tuvimos uno la semana pasada en Canadá, donde



habían empresas de primer nivel interesadas en este proyecto, yo creo que ya tenemos una estructura que es viable para el mercado, tenemos una estructura que sí va a atraer, por eso que nosotros estamos seguros que **(11)** para marzo del próximo año, debemos estar adjudicando el proyecto.

Y estamos avanzando en ese sentido, ya hemos pasado toda la etapa de reestructuración del contrato y de las condiciones, para poder llevar un proyecto viable, y yo considero que esto debería de cumplirse dado la prioridad para el Estado, y la voluntad política que hay de sacar adelante este proyecto. Ese es por el lado del tren Huancayo-Huancavelica.

El caso de la longitudinal tramo cuatro, ese es un proyecto en el cual se tuvo que revisar la viabilidad, porque hubo un cambio de especificaciones técnicas que llevó a replantear, sobre todo el tema del ancho de vía, y había que replantear el ancho de vía en una sección en donde la vía que eran como ciento ochenta kilómetros corría entre el farellón de la montaña y el río.

Entonces, había que ganarle, cuando cambia la especificación por el nivel de demanda que tenía la vía, había que darle mayor espacio a la carretera, además de más espacio en la cunetas de lado.

Entonces, ganarle ese espacio al cerro era estimar los costos de inversión, porque esa parte, esa sección iba a demandar un nuevo nivel.

Nosotros estamos trabajando con el ministerio, y estamos seguros que para diciembre de este año ya la viabilidad tiene que estar terminada, digamos la revisión de la viabilidad con estos nuevos costos de inversión, de tal manera que podemos reiniciar la reestructuración.

Cuando se suspende el proyecto el año pasado, habían once consorcios interesados, lo que pasa que no podemos sacar un proyecto que no tiene los costos reales de inversión, porque pues se originan las adendas, entonces si salimos con un proyecto que sabemos que no se puede construir de esa manera, luego cuando firman el contrato, ni siquiera llegarían a firmar el contrato, al revisar las especificaciones se van a dar cuenta que acá hay que invertir mucho más de lo que el Estado les está indicando.

Entonces, eso origina las adendas.

Lo que hemos hecho ahora es, y debemos tener a diciembre como le digo ya costeadado lo que sería adaptar el proyecto a estas especificaciones técnicas, la viabilidad en diciembre de este año, y la adjudicación de todas maneras el próximo año.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias.

Lo más importante que si se hace realidad este proyecto el próximo año, conforme se ha comprometido este gobierno a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se estaría evitando enlutar muchas más familias, cientos de familias ya han perdido la vida por la calidad del servicio que brinda esta longitudinal cuatro, porque está en condiciones muy lamentables, esperamos que así sea.

¿Si algún congresista más, tiene uso de la palabra?

Bueno si no hay uso de la palabra.

Congresista Narváez.

El señor NARVÁEZ SOTO (APP).— Presidente, solamente quiero yo aprovechar como algún colega dijo que se ha retirado, aprovechar la presencia de usted, ¿no? Y recordarle por favor, que en el caso de Ancash tenemos cosas bien concretas, el tema del aeropuerto de Chimbote, el tema del puerto, y creo que a través de iniciativas privadas podemos hacer que entre en operación, y lo de EsSalud ya me ha dado una información que le agradezco bastante, pero no se olviden por favor de Ancash, obviamente el país, pero yo soy ancashino y siempre tenemos esta presión, porque siempre estamos queriendo modernizar el puerto, ya años tenemos esa ilusión y nada.

Igual el tema de nuestro aeropuerto, tenemos un aeropuerto que no se usa, es increíble, queremos pues que alguien, como hicimos, yo era presidente de la Región de Ancash, y logramos un acuerdo del Consejo Regional en aquel entonces, que se adjudique y dimos una opinión favorable para que justamente se adjudique vía concesión el aeropuerto de Anta, que de alguna manera está operando por lo menos con un vuelo interdiario, pero algo hay, pero Chimbote, nada hasta hora.



Entonces, yo quería, presidente, con la licencia suya, pedirle por favor al representante de Proinversión que nos apoye a los ancashinos en estos temas.

Nada más, porque esos son temas concretos, ¿no?

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Narváez.

Tiene algo que agregar señor Ñecco.

El señor DIRECTOR EJECUTIVO DE LA AGENCIA DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA - PROINVERSIÓN, don Alberto Paolo Ñecco Tello .— Sí, nuestro compromiso con Ancash y con todas las regiones del país es completo, en el caso del aeropuerto como lo indica el congresista, el de Chimbote estaba dentro del tercer grupo de aeropuertos, que es una iniciativa privada que está trabajando ya el Ministerio de Transportes, tengo entendido que la ventana la están trabajando para poder lanzarla este mes o el siguiente, solo tienen que acordar Transportes con Economía, pero ahí nosotros estamos apoyando, porque lo que queremos hacer es que tan pronto Transportes abra la ventana, nosotros podamos salir a promocionar y traer la mayor cantidad de propuestas para poder desarrollar este tercer grupo de aeropuertos donde se encuentra Chimbote.

Y en el caso del terminal portuario, estamos bastante optimistas, porque en algún momento en Proinversión en el pasado, hubo proyectos de este tipo, y se avanzaron estudios, entonces, nosotros lo que debemos hacer es capitalizar sobre esos estudios, porque además Chimbote cuenta con las características naturales para ser un puerto dada la profundidad, o sea acá solamente vamos a tener que dragar una vez y nada más, porque la profundidad es sólida y o va necesitar mayor costo de presión.

Entonces, creemos que es un proyecto que cuenta con las características técnicas para ser exitoso, y estamos completamente comprometidos con ello.

El señor PRESIDENTE.— Mucha gracias.

Tiene el uso de la palabra congresista Roy Ventura.

El señor VENTURA ÁNGEL (FP).— Muchas gracias, presidente.

Señores congresistas con las disculpas del caso, en mi calidad de presidente de la Liga Parlamentaria de la Amistad Perú India, tuve compromiso en la embajada el día de hoy en horas de la mañana.

Y refiriéndome también, saludando al director ejecutivo de Proinversión, referente a la posición que tiene como Proinversión, entiendo que hay el interés del gobierno de promocionar y concesionar muchos aeropuertos a nivel nacional, pero hace unos días estuvimos con el propio ministro de Transportes en el aeropuerto de Huánuco, se ha retrasado el vuelo por un tema de congestión en el aeropuerto Jorge Chávez, y muchas ciudades tienen ese tipo de problemas.

Señor director de Proinversión, ¿ustedes se han pronunciado oficialmente referente a la demora de la concesionaria? y también sería bueno, presidente, pronunciarnos como Comisión de Transportes, o hacer una visita inopinada al propio aeropuerto Jorge Chávez, ya que están demorando la construcción de la segunda pista o la pista número dos, o la ampliación de la pista que se tenía programada ya desde la gestión del actual Presidente de la República que también es el problema que tiene el aeropuerto de Tacna, el aeropuerto de Piura, constantemente la congresista Karla Schaefer, también se viene quejando por el retraso que hay en la construcción de la pista número dos en el Aeropuerto Jorge Chávez.

Así también, presidente, hice una denuncia hace casi más de un mes, referente a la autorización que se le había dado a la empresa Bitel sin concurso público, sin pago alguno, pues, en una época de coyuntura política social, una convulsión que se veía, y aprovechando el último día hábil del año 2017, el viernes 29 de diciembre autorizaron a la empresa Bitel para que pueda utilizar la banda cuatro G, yo quisiera saber si Proinversión se ha pronunciado, cuál es la postura de Proinversión, entiendo de que esta autorización se ha dado en el propio Ministerio de Transportes y Comunicaciones, pero Proinversión un ente que debería de participar en los procesos de concurso que está dándose a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Gracias, presidente.



El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Roy Ventura.

Tiene el uso de la palabra el señor Alberto Ñecco.

El señor DIRECTOR EJECUTIVO DE LA AGENCIA DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA - PROINVERSIÓN, don Alberto Paolo Ñecco Tello .— Sí, señor presidente, respecto al tema de Bitel ese es un proyecto que se entregó en la vía sesión administrativa, Proinversión no tiene competencias sobre esos procesos.

Nosotros de acuerdo a la Norma, a la 1224, a la 1251 y la 1362 que recientemente se acaba de publicar, tenemos competencia sobre los proyectos que se incorporan al proceso de promoción a través de una decisión del Consejo Directivo, por lo tanto este es un proyecto en el cual nosotros en realidad no hemos tenido ningún involucramiento.

Y en el caso de la pista...

El señor PRESIDENTE.— Una interrupción.

Tiene el uso de la interrupción congresista Ventura.

El señor VENTURA ÁNGEL (FP).— Entiendo que solo ha sido un trabajo que lo han hecho los funcionarios o ex funcionarios del viceministerio de Comunicaciones, pero como Proinversión, ¿ustedes se ha pronunciado a favor, en contra, no han opinado, se han puesto de costado en este problema que están envueltos muchos funcionarios del Ministerio de Transportes?

El señor PRESIDENTE.— Para que responda, señor Alberto Ñecco.

El señor DIRECTOR EJECUTIVO DE LA AGENCIA DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA - PROINVERSIÓN, don Alberto Paolo Ñecco Tello .— No, siendo un tema que no es competencia de Proinversión, no tenemos capacidad para opinar sobre el tema.

El señor PRESIDENTE.— ¿Sobre la otra pregunta que le hizo?

El señor DIRECTOR EJECUTIVO DE LA AGENCIA DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA - PROINVERSIÓN, don Alberto Paolo Ñecco Tello .— Sobre el tema del Jorge Chávez, nuevamente como les comenté, una vez que se da la adjudicación y la suscripción del contrato, nosotros también perdemos competencia legal sobre los proyectos, en el caso del Jorge Chávez, eso también está completamente en manos del Ministerio de Transportes.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, señor Alberto Ñecco.

Vale hacer unas precisiones acá, siendo que la concesionaria del aeropuerto Jorge Chávez LAP, tiene una de las mejores rentabilidades en el mundo, creo que la segunda después de un aeropuerto de Europa que tiene capacidad más de diez veces de capacidad, imagínate, el aeropuerto Jorge Chávez tiene una capacidad mínima y todos los usuarios están sufriendo en este aspecto.

Y exhortamos a LAP, que teniendo ya el terreno el 99%, podría iniciar los trabajos, y seguro en el tiempo la parte que falta el Ministerio de Transporte lo va a entregar, porque hay un proceso judicial de por medio, y creo que considero importantísimo también exhortar al Poder Judicial del Callao, para que con prontitud y con objetividad, termine ese proceso judicial para garantizar el servicio a todos los usuarios del aeropuerto Jorge Chávez.

Agradecemos su presencia nuevamente señor Alberto Ñecco Tello, director ejecutivo de Proinversión.

Señores congresistas, también se agradece su presencia y hacemos dejar constancia que los congresistas que han abandonado la sala han pedido permiso, porque tenemos otras comisiones paralelas como es Constitución, como es Presupuesto y otras comisiones como Defensa del Consumidor.

Siendo las once de la mañana con 53 minutos cerramos la sexta sesión.

Muchas gracias.

—A las 11:53 h, se levanta la sesión.