



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

WULIAN MONTEROLA ABREGÚ
PRESIDENTE

CONGRESO DE LA REPÚBLICA SEGUNDA LEGISLATURA ORDINARIA DE 2018

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

MARTES, 12 DE MARZO DE 2019
PRESIDENCIA DEL SEÑOR WULIAN MONTEROLA ABREGÚ

—A las 09:16 h, se inicia la sesión.

El señor PRESIDENTE.— Señores congresistas, muy buenos días.

Contamos con la presencia de los señores congresistas Wilmer Aguilar Montenegro, Roy Ventura Ángel, Miguel Elías Ávalos, Karla Schaefer Cuculiza y el presidente.

Se hace constar la licencia del congresista Jorge Castro Bravo, y del suspendido congresista Mamani, también el congresista Ushñahua.

Vamos a pasar a sesión informativa.

Congresista Wilmer Aguilar.

El señor AGUILAR MONTENEGRO (FP).— Gracias, presidente.

Es importante estar participando en esta sesión toda vez que tenemos una agenda muy importante en cada región del país, a la cual representamos. Justamente es en el tema de infraestructura vial, vías de comunicación que por años ya se vienen ejecutando y que aun no concluyen.

En la sesión anterior ya comunicaba que hay un compromiso formal por parte del ministro de Transportes y Comunicaciones para visitar las provincias de Cajamarca, tales como Cutervo y Chota, para poder tomar conocimiento ya de cerca, y de una vez por todas tomar acciones y poder concluir tramos importantes: La Longitudinal de la Sierra, que comprende Cochabamba, Cutervo, Chiple, pero también el Corredor Vial que es Cutervo, los distritos de Sócota, San Andrés, Santo Tomás, Pimpingos, Cuica.

Es importante ese tramo toda vez que también hay un reclamo importante de la población, y estoy seguro que se tienen que tomar las medidas urgentes.

Por otro lado, tenemos el tramo que comprende Puerto Techín, centros poblados muy importantes. En este caso también Sinchimache, Naranjito de Camse, Mamabamba, en la provincia de Cutervo, Sumidero, con dirección a Tacabamba que comprende la provincia de Chota.

También con el Programa del PAD es importante hacer recordar que hay un avance importante para el mejoramiento y sobre todo dar un trabajo importante a lo que concierne el tramo del distrito de Sócota, San Luis de Lucma, La Ramada.

Y hay un reclamo importante también, presidente, el de la provincia de Santa Cruz, para que el tramo vial que comprende Puerto Cumbir - Santa Cruz también se tenga en cuenta.

Son vías que al final nos integran con otras regiones del país. No esperemos que por situaciones de lluvias que cada año vienen tengamos pérdidas económicas, sacrifiquemos el tránsito de las personas que a diario acuden por situaciones de comercio, educación, salud y otros a regiones hermanas como Lambayeque, Amazonas y San Martín.

Presidente, esperamos ese compromiso del ministro para viajar a la región Cajamarca, a las provincias de Cutervo, Chota y Santa Cruz, y podamos hacer que eso se atienda y se cumpla.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Damos la bienvenida a la congresista Luciana León y a nuestro vicepresidente, el señor Ricardo Narváez.



Congresista Ventura.

El señor VENTURA ÁNGEL (FP).— Gracias, presidente.

El día de mañana mi despacho congresal está realizando un foro denominado "Carretera Central 2019". Cómo estamos en el avance de la solución al problema que tenemos en la Carretera Central.

Todos hemos sido testigos que a través de los medios de comunicación informaban de constantes desbordes y paralizaciones en la Carretera Central, ha hecho de que toda la macrorregión del centro pueda mirar al Ministerio de Transportes y exigir las soluciones a corto, a mediano y a largo plazo.

Es así, presidente, que queda cordialmente invitado también usted. Ya se ha corrido la invitación a los miembros de la Comisión de Transportes. Se va a contar con la presencia de los gobernadores regionales, alcaldes provinciales, representantes del Ministerio de Transportes.

Hasta el día de hoy todavía el ministro no ha confirmado su asistencia. Esperemos que pueda enviar a un funcionario de alto nivel para asumir responsabilidad y compromisos de parte del sector Transportes.

Presidente, también quería informar que he presentado un proyecto de ley referente al transporte escolar.

Hemos sido testigos que hace una semana los centros educativos y ayer los centros educativos del Estado han iniciado clases. La modalidad de transporte escolar es un problema que buscamos solucionar y darle un marco legal a este tipo de servicio.

Ellos trabajan desde las 6 de la mañana hasta las 9 de la mañana. Y en la tarde trabajan desde las 12 hasta las 3 de la tarde. Después el carro está guardado, no puede hacer ningún otro tipo de servicio. Para eso se necesita tener un amparo legal.

Creemos que también los escolares están en todas las posibilidades de poder realizar visitas guiadas a distintos lugares en el ámbito de su región, y hay que darle un soporte legal.

Ejemplo, un servicio de transporte escolar quiere ir a Caral o quiere ir a Lomas de Lachay, no puede porque ya sale de su jurisdicción. Y ahí le viene las infracciones fuertes como son las multas de Sutran, que están en todo su derecho de poder hacer un proceso de fiscalización porque no tienen un marco legal.

Quieren hacer también el trabajo de poder llevar a los estudiantes a lugares turísticas, como al Real Felipe. Un transporte de Lima ir al Real Felipe es ir ya a otra jurisdicción, es otra provincia. Y en el Callao les piden otra autorización para hacer ese tipo de servicio.

Entonces, dar un marco legal es muy importante para este tipo de servicios y qué mejor ahora teniendo el inicio del año escolar.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Ventura, me informan que está en pedido de opiniones su proyecto de ley.

Congresista Schaefer.

La señora SCHAEFER CUCULIZA (FP).— Muy interesante el proyecto del congresista Roy Ventura.

Definitivamente hay todo un esfuerzo especialmente por amas de casa para mejorar su economía familiar, se involucran en este negocio, especialmente para los que son formales y que cumplen con todas las exigencias del caso.

Es más, el mismo colegio donde ellas realizan este servicio podrían utilizarlo y te genera mayor confianza, porque se genera una relación. Yo los he tenido a mis hijos, los llevaba la movilidad escolar y se genera una relación muy estrecha con la persona que está parte del tiempo con tu hijo.

Entonces, es interesante. Por decir hay muchos cursos que son vivenciales, especialmente acá en Lima. Tienes, como bien lo ha dicho el congresista Roy Ventura, Lomas de Lachay, Pachacámac, los mismos



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

WILIAN MONTEROLA ABREGU
PRESIDENTE

museos. Y se contrata a otros teniendo a estas amas de casa, que están tratando de mejorar la economía familiar y que son formales.

Se permitiría que también puedan dar este servicio al colegio para poder incursionar en este servicio adicional, vamos a llamarlo así.

Sería bueno verlo lo antes posible, presidente. ¿Quién se puede oponer a esto? Sería interesante.

Y lo que ha dicho el congresista Roy Ventura es importante. Esa limitación que tenemos, que ya lo he dicho y ojalá en esta reglamentación de la Autoridad Única de Transporte, que también sea visto en la provincial.

El transportista de Máncora no puede salir a Punta de Sal. ¿En qué país se ha visto esto? Yo nunca he visto esto.

Sutran brilla por su ausencia, pero ahí están los malos policías, porque también hay buenos policías, esperando la coima a las 6 de la tarde cuando el señor ha estado todo el día, trae al turista para acá, y logró un monto adecuado, uy, ahí está el mal policía justo esperándolo para...

En qué cabeza, señor presidente, en área todavía que es turística puedes poner esas limitaciones. O sea, yo no logro entender. Parece que las personas que hacen ese reglamento vivieran en el espacio.

Entonces, sí sería bueno, presidente, empujar este proyecto tan importante.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Damos la bienvenida al congresista Justiniano Apaza.

Con el *quorum* reglamentario damos inicio a nuestra Décimo Quinta Sesión Ordinaria de la Comisión de Transportes.

Dejamos constancia que hemos iniciado esta sesión a las 9 y 16 de la mañana.

Aprobación del Acta.

Señores congresistas, se les ha remitido electrónicamente el Acta.

Se requiere que cumplamos con la formalidad de aprobar el Acta de la Décimo Cuarta Sesión Ordinaria.

Al voto.

Aprobado por unanimidad.

DESPACHO

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

Si algún congresista tiene interés en alguno de los documentos, puede solicitarlo.

Damos cuenta de los proyectos de ley que han ingresado a la Comisión.

Proyecto de Ley 3945, que propone la ley que fortalece la lucha contra la inseguridad ciudadana y la reducción de delitos cometidos a los motociclistas lineales.

Proyecto de Ley 3956, que propone establecer un mecanismo obligatorio de cumplimiento que permita contribuir a la efectividad de las reglas de tránsito por parte de los conductores y pasajeros.

Proyecto de Ley 3960, que propone modificar los artículos 111, 274 y 274.A, 288.A, 288.D del Código Penal, tolerancia cero, lucha contra el consumo de alcohol de menores de edad,

Proyecto de Ley 3985, que propone mejorar y enseñar la seguridad vial a los usuarios de las vías.

Proyecto de Ley 3986, que propone establecer los lineamientos generales para la emisión de licencias de conducir de vehículos motorizados para el transporte terrestre, así como para regular la escuela de conductores y centros médicos.



Al respecto se dan por admitidos los proyectos en cuestión. Se han elaborado los informes de admisibilidad. Y se están solicitando las opiniones correspondientes.

La Presidencia quiere informar que hemos recibido a la delegación de la Municipalidad Distrital de Comas, quienes nos han hecho llegar una invitación a la actividad denominada "Pedalea Comas", que se realizará el domingo 17 de marzo a las 10 de la mañana en el Parque Sinchi Roca.

En tal sentido, invitamos a todos los congresistas a esta actividad que sirve para promocionar la salud y el cuidado del medio ambiente, así como la Ley de la Bicicleta aprobada por nuestra Comisión.

También para informar que la Comisión está realizando las coordinaciones necesarias para la realización de una sesión y audiencia descentralizadas en la ciudad de Ica, para el viernes 22 de marzo, con la participación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Sin embargo, debido a los recientes cambios vamos a volver a realizar las mismas, y los tendremos informados para garantizar la participación el próximo viernes.

ORDEN DEL DÍA

El señor PRESIDENTE.— Como primer punto de agenda tenemos el debate del dictamen del Proyecto de Ley 2954/2017-CR, mediante el cual se propone como texto sustitutorio la Ley que Declara de Necesidad e Interés Público la Creación del Sistema Informático para contribuir con la Seguridad Vial, presentado por la congresista Karla Schaefer.

Se propone declarar de necesidad e interés público la creación del Sistema Informático para contribuir con la Seguridad Vial.

Esta norma permitirá de manera integral en línea y tiempo real la supervisión y fiscalización del control de actividades desarrolladas en las entidades complementarias de servicio de transporte terrestre y registro oportuno de la base de datos centralizado en el sistema de multas impuestas por las autoridades competentes por infracciones de tránsito y transporte terrestre a nivel nacional.

El Instituto Nacional de Estadística considera de gran importancia la propuesta del proyecto de ley que declara de necesidad e interés pública la creación de un sistema informático para contribuir con la seguridad vial, (2) el cual permitirá, en forma integral y en línea y en tiempo real, supervisar, fiscalizar y controlar a las entidades complementarias al servicio del transporte terrestre, así como a la detención y registro de infracciones y sanciones a las reglas de tránsito y sus consecuencias.

La Sutran considera que es pertinente declarar de necesidad e interés público la creación del sistema informático para contribuir a la seguridad vial.

Por lo tanto, el proyecto es necesario y ha sido declarado viable por los organismos técnicos consultados.

En tal sentido, proponemos la aprobación del dictamen pero con un solo artículo, de conformidad con nuestras normas técnicas legislativas.

Congresista Karla Schaefer, como autora del proyecto, tiene uso de la palabra.

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

Agradecerle el interés en poder haber agendado y hacer las consultas del caso, las opiniones, para este proyecto que es tan importante y que va con el trabajo que tiene que orientar esta comisión que usted preside para mejorar toda esa informalidad, esta situación que día a día lo que es el transporte genera entre ocho a nueve peruanos y peruanas muertos. Eso es algo terrible. Es la segunda causa de mayor mortandad en las pistas.

Es un tema que realmente nos genera toda una responsabilidad. Primero, la inseguridad ciudadana, y segundo, el transporte de manera... yo diría a veces nos volvemos indolentes ante esta situación de muertes constantes en nuestras carreteras.

Los indicadores consideran que tenemos que tener las personas adecuadas conduciendo ese vehículo, dándole esa licencia a la persona adecuada, porque si no, se vuelve, disculpe la expresión, un asesino.



Entonces, tenemos que ser responsables con instituciones públicas de a quienes estamos dejando que conduzca un vehículo, ya sea de transporte privado o público, presidente.

Los indicadores nos dicen que casi el 68% de los accidentes de tránsito es porque no cumplen las reglas de tránsito, porque lamentablemente nos falta trabajar desde niños. Y aquí saludo que el congresista Roy Ventura siempre está tras esto, y usted, presidente, desde ya varios años en esta comisión conmigo, el tema de la educación vial, lamentablemente está en el currículo.

Y la vez pasada conversaba con el congresista Roy Ventura y yo recordaba, yo tengo 52 años, ya el jueves mi cumpleaños, va 53, yo me acordaba que en muchos de los cuadernos que yo utilizaba, en la contracarátula, había gráficos de lo que era la educación vial, que cruzaras por la cebrá y una serie de información muy didáctica de poder aprender. Yo lo recuerdo de niña, ya ha pasado varios años, pero sí lo recuerdo.

Entonces, desde que hemos entrado al Congreso, presidente, en la Comisión de Educación, nuestro país gasta cientos de millones en lo que son impresiones que se reparten gratuitamente a la educación pública. Miles de veces les digo que trabajemos allí la educación vial, allí el tema de la violencia, poner como pie de página la Línea 100. Les entra y les sale por una oreja.

Acá muchas veces se ha querido, y usted ha sido testigo, traer al ministro de educación para ver qué está haciendo con la educación vial.

Pero, bueno, regresando al proyecto, presidente, tenemos que detectar a esa persona de que se vuelve una amenaza ante la sociedad, ante esas instituciones que, como acá ya lo he dicho varias veces, ponen “brevete sí o sí”, así es su eslogan de las escuelas y de estas instituciones.

Yo le digo, mi hijo tres veces ha tenido que dar el examen, y me decía, “mira, pero que aquí me dicen que pagando”. “No, no. Tú tienes que dar tu examen, no importa, ahí dale y dale y dale”.

¿Cuántas personas, presidente, tienen el brevete de manera inadecuada? Ahí está, encontramos combis que tienen millones en papeletas, ¿pueden creer eso?, y que siguen circulando y llevando gente, presidente. Es algo inaudito.

Entonces, no tenemos un sistema integrado de esa información adecuada, que por último, ¡pac!, en el peaje, brindas la alerta, y ahí el policía: “venga para acá. ¡Usted qué hace conduciendo! Este vehículo tiene treinta y cuatro, cincuenta y cuatro”, porque acá parece que fuera una competencia de récords cuántas papeletas. Usted vaya a otros países, usted tiene una papeleta, señor presidente, y no puedes salir de tu casa.

¿Qué está pasando? No estamos manejando bien nuestra información.

Entonces, yo considero que esta es una herramienta valiosísima que puede articular con una serie de organismos, acabo de citar, por decirle el peaje. El peaje, imagínate la cantidad de carros que pasan todos los días y que en el momento que te enfocan, porque te enfocan la placa, sale la placa, ¡pac!, y el policía inmediatamente te detiene para que te ordenes.

Entonces, yo le agradezco, presidente, haber agendado este proyecto. Dice el Ministerio de Transportes que ellos manejan un sistema, pero ¿ustedes lo ven, lo sienten? Yo no, y peor esas víctimas que todos los días mueren. Esas ocho, nueve personas, ese sistema que dice el Ministerio de Transportes trabaja, no lo sienten, porque han dejado que una persona —no voy a mencionar la palabra tan dura— siga siendo una amenaza para la sociedad. Y eso no podemos permitir, presidente.

Y si aportamos algo en ese sentido, en esta comisión, enhorabuena.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Karla Schaefer.

Le damos la bienvenida al congresista Gilmer Trujillo, al congresista César Segura, que se ha retirado un momento, y al congresista Modesto Figueroa.



¿Algún colega congresista quisiera hacer un comentario respecto a este importante proyecto de ley de registro?

Congresista Roy Ventura, tiene el uso de la palabra.

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

No si antes saludar esta gran iniciativa de la congresista Karla Schaefer, de declarar de interés público la creación de un sistema informático para contribuir a la seguridad vial.

Muchas veces, presidente, y los medios de comunicación son testigos, cuando hay un accidente y sobrepasan de diez muertos, recién es noticia. Pero como lo acaba de mencionar la congresista Karla, entre ocho a diez personas mueren al día. ¿Pero qué estamos haciendo? Hacemos lo que le parezca a uno u otro funcionario del Ministerio de Transportes; y cuando le bajan el dedo, cambió la política, otro funcionario y empiezan a hacer lo que mejor les parezca, ¿por qué? Porque la seguridad vial no es un política de Estado.

Al ser una política de Estado tendría el propio Ejecutivo no solo asignar recursos importantes sino también crear una conciencia cívica ciudadana no solo en los conductores, sino desde los niños, desde los futuros conductores, desde aquellas personas, quienes van a ser los conductores profesionales, quienes van a ser los futuros hombres al volante y mujeres al volante.

Y creemos, presidente, que insistir en este tipo de proyectos es seguir exigiendo al Ministerio de Transportes, al Ministerio de Educación, al Ministerio de Salud, que le den una mirada al problema que tenemos de las muertes por accidentes de tránsito. O tal vez vamos a tener que esperar que un familiar de algún ministro o del presidente o de algún congresista pueda ser víctima de un accidente de tránsito, y hay muchos ejemplos.

¿Qué es lo que ha pasado con los fallecidos en Pasamayo? Ya nos hemos olvidado. Nos hemos olvidado también del accidente que hubo en el Cerro San Cristóbal, nos hemos olvidado de muchos accidentes que han causado conmoción en el ámbito nacional.

Y por ahí también escuchaba a algunos expertos, ¿qué pasaría si los accidentes se reducen? ¿Qué pasaría si las muertes por accidente de tránsito se reducen considerablemente? Por ahí dijeron, bajaría el costo del SOAT. ¡Ah!, entonces, hay algunos que no quiere que baje el índice de accidentes. ¿Por qué? Porque automáticamente el costo del SOAT al año siguiente va a bajar, y eso le perjudica a las empresas aseguradoras, por ahí dijeron eso.

Creo que este gobierno está ya a punto de cumplir un año, pero que el gobierno de Pedro Pablo Kuczynski cuando desde este Congreso se propuso que en el currículo escolar existiría el curso de educación vial, y fue un gran proyecto que saludé al entonces presidente Guillermo Bocángel, y fuimos por la insistencia, aprobamos aquí un dictamen de insistencia, que está a la espera también de que pueda ser debatido en el pleno del Congreso este proyecto tan importante para que se inserte en el currículo escolar el curso de educación vial.

Creemos también, presidente, de que podamos seguir exigiendo al Ministerio de Transportes. Y crear un sistema, pues, no es cosa complicada, no es cosa de otro mundo, es cosa de que el ministro de Transportes emita un memorándum a la oficina de informática y rápidamente con sus ingenieros de sistema, con sus técnicos, inmediatamente puedan crear un registro y un sistema para poder fomentar políticas y acciones en bien de seguridad vial.

Saludo esta iniciativa, congresista Karla Schaefer, y creo que, si es que aportamos más y más y exigimos a que el gobierno le dé una mirada al problema de las muertes por accidente de tránsito, el próximo año vamos a tener mejor calidad de vida.

Muchas gracias, presidente.

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

Importante apreciación, importante proyecto, colega Karla Schaefer.



El tener el registro de todos los choferes infractores nos va a llevar a mejorar la seguridad vial considerablemente, porque ya lo dijo la congresista Schaefer, cómo habrán obtenido esa licencia esos choferes que cometen a cada segundo imprudencia temeraria. Si no miremos Abancay nomás, cómo se cruzan de la izquierda a la derecha para doblar en Junín, eso nos ha pasado a cada momento a nosotros y en todos los lugares, y justamente estos choferes son choferes que lamentablemente se han ganado en una rifa o en la esquina su brevete, y eso no puede ser.

Y la seguridad vial estoy seguro que va a mejorar bastante, pero tenemos que exhortar al ministro de Educación que incluya en el currículo educativo y que los directores de las UGEL de todo el país sin excepción, de todas las provincias, dicten también esta medida, o ellos también participen en la seguridad vial, así como estamos comprometidos con la anemia, con la nutrición, también tenemos que participar en la seguridad vial. Yo creo que eso es básico.

Si nosotros nos comprometemos como autoridades a difundir y hacer posible que todas las autoridades en general puedan hablar un tema de seguridad vial en una semana de representación, vamos a mejorar los índices; nosotros lo estamos haciendo ya con la anemia, la desnutrición, creo que vamos a incluir la seguridad vial, que consideramos que es importantísimo para salvaguardar el derecho fundamental de la salud y la vida de toda la población.

Congresista Elías Ávalos, tiene el uso de la palabra.

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

Saludo el proyecto de ley de Karla, es muy interesante.

Sí, pues, tenemos en la ciudad muchos infractores. Hay choferes que tienen un rosario de papeletas y no pasa nada, absolutamente nada, y que la multa es un proceso administrativo nada más. Y ahí queda.

Desgraciadamente cuando a algún chofer le ponen una papeleta por equis infracción, esa papeleta, ese chofer puede apelar y no pagar, y ahí queda. Se acumula, se acumula, y la única forma y manera que tiene el Estado, digamos, el mecanismo que tiene para que se efectúe ese pago es capturando el vehículo y metiéndolo al depósito.

Entonces, de esa forma se ve obligado a esa persona a pagar. ¿Qué culpa tiene el vehículo que lo maneje un señor que no sabe nada de reglas? **(3)** No sé. Pero es complicado porque aquí también debería haber una regla adicional, en el sentido que si una persona que es chofer profesional, hablemos de ómnibus, de transporte público, camiones, etcétera, tiene tres papeletas al año, ya esa persona no debería estar manejando un vehículo de esa naturaleza porque representa un peligro, es un criminal en potencia, ojo, sobre todo cuando maneja en estado etílico o bajo la influencia de alguna sustancia, porque sabemos que hay choferes peruanos también y bolivianos que chacchan su coca, pues. Ese es un alcaloide que le da más vitalidad. No es una droga, pero sí es un alcaloide. Es como cafeína, es como si se tomara 50 tazas de café y el chofer va con los ojos bien abiertos, pero internamente está cansado, no tiene los mismos reflejos. Pero es otro tema.

Ese señor que tiene tres papeletas al año, automáticamente la empresa aseguradora de la mercancía o de los pasajeros que está transportando debería indicarle al dueño de la empresa, “sabes qué, por tomar un nombre, el chofer Gilmer Trujillo tiene tres papeletas, ya no puede seguir manejando tu camión o tu vehículo de transporte, tiene tres papeletas”.

Entonces, a este señor lo bajan del vehículo y ponen al chofer Aguilar. Pero ese señor que ya tiene tres papeletas tiene que estar fuera de circulación hasta pasado un año. Pasado ese año se va borrando la primera papeleta. Esta es una práctica que lo utilizan muchos países desarrollados, me consta, y que se podría ejecutar aquí también.

Entonces, cuando vemos líneas de autobuses o de microbuses que detienen en un operativo y se dan cuenta de que el chofer que maneja esa unidad tiene más de un millón de soles en papeletas, cómo es que sigue manejan ese vehículo. Porque no hay un mecanismo de control, de candado.

Tiene las cincuenta mil papeletas, ya apeló cincuenta mil veces. Pero, sin embargo, no hay nadie que lo agarre y le diga ya no puedes manejar. Y la única forma y manera de que ese chofer salga de circulación



es la compañía de seguro no le asegure el vehículo que ese chofer está manejando. El empresario se va a ver obligado a decirle, “tú no puedes seguir manejando”, y se busca otro chofer. Es la única forma, señor presidente.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Elías.

Consecuentemente también el registro podría anular temporalmente el brevetado, también el seguro.

Vamos a dar la bienvenida al congresista Edmundo del Águila.

Le damos el uso de la palabra a la congresista Luciana León; luego, el congresista Figueroa.

Congresista Luciana León, tiene el uso de la palabra.

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

También saludar esta iniciativa. Me parece muy buena, muy positiva y necesaria.

Vemos que definitivamente en el país no existe una conciencia en lo que es la educación vial, el respeto que se debe de tener al peatón, al ciclista, al otro conductor, no existe, más bien estamos en constante enfrentamiento de yo avanzo primero, yo meto el carro, yo tengo derecho, yo avanzo rojo, verde, y si ningún tipo de escrúpulo o mayor sanción.

Pero ahí es donde tenemos que tener esta conciencia, esta educación vial.

Pero quisiera saber también cómo se podría viabilizar este proyecto de ley que en realidad es una declaratoria de necesidad e interés público, pero cómo se daría en realidad. Porque dice, “la creación de un sistema informático”. ¿Quién haría el sistema informático, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, o sería Sutran? Tengo entendido que el Ministerio de Transportes tiene una entidad, un área que ve todo lo que es los temas de seguridad vial.

Entonces, quisiera saber quién sería el ente encargado de operativizar esto.

Ahora, entiendo que es un sistema informático, vendría a ser un *software* que va a hacer manera integral, en línea, en tiempo real la supervisión y fiscalización y control de actividades desarrolladas por actividades complementarias del servicio de transportes. O sea, ¿estaría haciendo el trabajo de supervisión y fiscalización a qué entidades? ¿Vendría a hacer la fiscalización a Sutran, y a qué otra entidad? ¿A algunas entidades municipales? Eso quisiera saber, porque por otro lado está el registro oportuno en la base de datos de multas.

Ese registro hoy en día, entiendo, no existe porque si va a crear. ¿Hoy en día ese registro no existe? ¿En el Ministerio de Transportes no existe de manera digital o no existe ningún tipo de registro? Eso quisiera saber.

Por otro lado, también el día de ayer estuvimos cerca de treinta y seis congresistas, representantes por Lima, reunidos con el alcalde Muñoz, con el nuevo alcalde de Lima, viendo una serie de propuestas legislativas para mejorar la legislación, en materia de Lima. Y una de ellas justamente era en temas de transporte y comunicaciones. Y una preocupación era la cantidad de multas o papeletas que tienen las empresas de transportes, que tienen las unidades, y que siguen circulando libremente, sin ningún tipo de sanción.

Entonces, tengo entendido que la Municipalidad de Lima, así lo hizo saber el alcalde, ha hecho llegar a esta comisión una propuesta legislativa en ese sentido, para poder penalizar, establecer ya como un delito, no sé si la sumatoria, una sumatoria de multas, de papeletas, o en qué sentido. Pero sería interesante que nos puedan hacer llegar este proyecto de ley y saber si ya tiene opiniones de los entes rectores para poder trabajarlo cuanto antes. Me parece que es un tema que tenemos que trabajar.

No sé si sería penalizarlo, no sé si es a través de la creación de este sistema informático, o cuál debe ser la medida, pero definitivamente tenemos que dar un propuesta, una solución a este gran problema que hoy tenemos, que es la gran cantidad de accidentes, que, efectivamente, es una de las causas de mayor



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

WULIAN MONTEROLA ABREGU
PRESIDENTE

razón por la que tenemos un importante número de personas disminuidas, incapacitadas físicamente y también de muertes como consecuencia de la siniestralidad de los accidentes de tránsito.

O de repente la medida que tenemos que dar es la eliminación de la autorización de la ruta, que esas son ya sanciones que se dan por lo general en la misma entidad. O sea, si la municipalidad ha dado la autorización, por lo general si tiene una serie de cantidad de papeletas, o de procesos administrativos sancionadores que no se han concluido, lo que procede es la anulación de la ruta, eso sucede sobre todo en el ministerio como reglamento establece una de esas medidas, pero no sé si existe también en la municipalidad. En todo caso, por eso tengo entendido que ha enviado esta propuesta legislativa para que nosotros evaluemos la posibilidad de tipificar como una pena mayor el hecho de que transportistas tengan esta cantidad de papeletas y que hoy en día no suceda más nada, ni siquiera las pagan y siguen transitando.

A mí me parece muy buena esta iniciativa, la saludo y la felicito, nada más que quisiera saber en qué consiste la manera en que se va a operativizar la creación de este sistema informático, que va a permitir, entiendo, de manera integral y en tiempo real hacer este trabajo de supervisión y fiscalización.

Sí entiendo que a través de los peajes se puede hacer un, por ejemplo, si tú ves ahí como requisitoria, por ejemplo, pero si ves el código, los números de la placa, puedes inmediatamente enviar la retención del vehículo y que se pueda someter a algún tipo de régimen la persona que intentaba pasar por el peaje.

Yo creo que esas medidas sí son muy buenas, pero quisiera saber qué otra opción, o sea, qué otra medida sería la que disminuiría la cantidad no solo de papeletas, de multas, sino también de siniestralidad de nuestro país, para poder tener un poco más claro.

Y también que esto tiene que ir de la mano con campañas de concientización, campañas mediáticas, campañas disuasivas, a través de redes sociales, a través de medios de comunicación, televisivos, sobre todo donde genere un trabajo de educación vial y concientización de la importancia y la responsabilidad que tenemos a la hora que nos subimos a un vehículo y manejamos. No solo está nuestra vida de por medio sino está la vida de muchas personas que podemos poner en riesgo.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Luciana León.

Nos informan que sí existe un registro nacional que lo alimentan las municipalidades, pero para este caso puntual tendría que ser un registro especial que lo administre el ente rector como es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Ahora tenemos otro proyecto de ley como es el taxi por aplicativo, que también necesita un registro nacional.

Entonces, yo creo que se tiene que pensar, seguro, elaborar un nuevo *software* con respecto a este tema, porque la problemática cada vez se agudiza más.

En ese mismo sentido, creo que el alcalde de la Municipalidad de Lima está preocupado, está queriendo penalizar las papeletas. La iniciativa no ha llegado a la comisión, creo que ha llegado a otra comisión, pero sí la del alcalde de Miraflores, que quiere penalizar; por ejemplo, Ley que fortalece la lucha contra la inseguridad ciudadana y la reducción de delitos cometidos por motocicletas lineales. Donde quiere que la motocicleta lineal solamente tenga una sola persona que lo conduzca, no dos, no tenga un pasajero más. Es este proyecto de ley 3945, que le hemos dado lectura el día de hoy.

Vamos a dar uso de la palabra a la congresista Karla Schaefer para que aclare las dudas de la congresista León.

Tiene el uso de palabra, congresista Schaefer.

La señora SCHAEFER CUCULIZA (FP).— ¡Ah!, quería hablar el congresista.

El señor PRESIDENTE.— Solamente para que aclare, por favor.

La señora SCHAEFER CUCULIZA (FP).— ¿Quiere aportar algo?



El señor PRESIDENTE.— Congresista Modesto, tiene el uso de la palabra.

El señor FIGUEROA MINAYA (FP).— Muchas gracias.

Muy buenos días, señor presidente; buenos días a todos los colegas.

Sí, quería acotar algo. De ninguna manera nosotros podemos afectar al empresariado.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones debe tener un *software*, donde yo como empresario viene un chofer, me trae su expediente, yo inmediatamente tengo que consultar, este señor cuántas papeletas tiene, ¿no es cierto? “Ah, tienes diez papeletas. Compradito, corre, busca en otro sitio, no te puedo recibir”. Así de simple. O sea, las cosas las tenemos que simplificar, no hacerlo engorroso, porque al afectar a un transportista, por ejemplo, yo tengo mi camión, viene el chofer Gilmer, le doy la chamba sin saber que este señor tiene cincuenta papeletas, se va, aumenta más papeletas. El que comete, digamos el error no es el vehículo, es el chofer en este caso. También el señor Apaza, chofer también, empresario transportista, y él sabe perfectamente.

Por ejemplo, yo he tenido una mala experiencia hace ocho años más o menos, donde las papeletas, por ejemplo, acumuladas era todo el vehículo, vehículo.

Yo compré un vehículo de segundo uso y la captura fue. ¿Y cuánto debía ese vehículo? Treinta y ocho mil. Yo tuve que pagar, si no, no podía sacarlo.

¿Pero a quién ha afectado el señor chofer? Ha afectado al empresario, que no tiene nada que ver. El que ha cometido el error es el chofer.

Por eso acá tenemos que ser claros, precisos al decir, el vehículo no tiene nada que ver —ojo—, el chofer es el que tiene que ser buscado. Inmediatamente, en cualquier empresa, el municipio, que tome un chofer, **(4)** consulta número uno, a Transportes si este señor tiene papeletas, deudas, no sé, y simplemente ahí se corta todo.

Muchas gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Figueroa.

Congresista Ventura, tiene uso de la palabra.

El señor VENTURA ÁNGEL (FP).— Presidente, yo creo que no debemos cargarle todo al chofer. La última rueda del coche es el chofer, el maldito es el chofer, el culpable es el chofer, cárcel para el chofer, pena de muerte para el chofer. ¿Dónde está la responsabilidad solidaria, presidente?

Hace una semana sucedió un accidente en San Juan de Lurigancho, un bus de transporte público se salió de la pista, tuvo que colisionar con un poste, pero que ese chofer ya había advertido en su primer paradero, al momento de utilizar el carro que los frenos estaban fallando y que el breque estaba fallando. Llegó a San Juan de Miraflores, le dijeron acá no tenemos taller, tiene que regresar a San Juan de Lurigancho. En San Juan de Lurigancho le hicieron una revisión de cinco minutos, dijeron que no, eso es un problema que siempre esa marca tiene, que tiene que demorar unos tres segundos para que agarre el breque, y accidente de tránsito.

Todos los pasajeros se le fueron encima al chofer. Posiblemente le hayan metido golpe, pero cuando el chofer recién les explicó que la empresa le había dado ese vehículo en malas condiciones se empezaron a disculpar con el chofer. Entonces, no solo le podemos cargar toda la culpa al chofer, sino tiene que haber una responsabilidad solidaria.

Con referente a la creación del sistema de puntos. Sí, yo he sido funcionario público. Sí, todas las municipalidades provinciales tienen que cargar, y están en la obligación de cargar en el sistema de puntos, pero muchas municipalidades provinciales no lo cargan.

Otro, no cruzan información, presidente. Si yo sé que un vehículo tiene una infracción en Piura el gobierno regional de Cusco no sabe en qué condiciones está ese vehículo, peor aún la Policía Nacional del Perú no sabe, entonces, no están cruzando información pese a que ya se tiene un internet de mayor



capacidad, de mayor velocidad, se tiene la banda ancha, pero que es cosa sencilla de cruzar información.

Estamos hablando también de ciudades inteligentes, de las ciudades del futuro, los smart city, de la tecnología de información, y qué le cuenta cruzar información municipalidad provincial, gobierno regional, Policía Nacional del Perú, Sutran, o en todo caso colgarlo en página web y no decir: quieres que te dé una información, tienes que pagar, quieres que de una base de datos de un vehículo, como es en Registros Públicos, y tienes que hacer un pago respectivo antes de darte esa información.

Muchas gracias, presidenta.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias.

Vamos al voto, porque vamos a quedarnos sin *quorum*.

Vamos a votación nominal.

Congresistas: Narváez (a favor); Aguilar (a favor); Ventura (a favor); Elías (a favor); Figueroa (a favor); Del Águila; Trujillo (a favor); Apaza; Schaefer (a favor); la presidencia (a favor). Aprobado por unanimidad.

Se precisa que el responsable del sistema es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Como segundo punto de la agenda tenemos el debate del predictamen recaído Proyecto de Ley 3195, mediante el cual se propone con texto sustitutorio de la ley que declara de necesidad pública y preferente intereses nacional la culminación del cuarto eje vial y la ejecución del primer eje vial del departamento de Amazonas, presentada por la congresista Herrera.

Al voto. Como es un tema declarativo y la conectividad siempre va a activar el círculo virtuoso de la economía. Creo que es fundamental su aprobación.

Congresistas: Narváez (a favor); Aguilar (a favor); Ventura (a favor); Elías (a favor); Figueroa (a favor); Del Águila; Trujillo (a favor); Apaza; Schaefer (a favor); la presidencia (a favor). Aprobado por unanimidad.

Finalmente tenemos como tercer punto el Proyecto de Ley 1802, mediante el cual se proponía la ley de difusión de canales televisivos de transmisión local, vial, servicio de televisión por cable.

La propuesta busca que las empresas prestadoras del servicio de cable incorporen a sus servicios de difusión televisiva a los canales nacionales, regionales o locales siempre que cumplan con requisitos y autorizaciones establecidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. La propuesta legislativa ha sido recibida con observaciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de Economía y Finanzas, y la Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional.

En tal sentido, la comisión concuerda con las opiniones recibidas por los órganos especializados y colegimos que el proyecto vulnera los derechos constitucionales de libertad empresa y de libre contratación consagradas en la Construcción Política del Perú en los artículos 58 y 59, conforme se ha detallado en las opiniones del Ministerio de Transporte y Comunicaciones y Economía y Finanzas.

El proyecto contiene fundamentos técnicos que no se ajustan a la realidad, ya que señala que el usuario de señal abierta que pasa al sistema de cable deja de acceder automáticamente al primero, porque los aparatos de televisión no están adaptados para compartir la señal televisión abierta y la señal por cable.

La iniciativa legislativa afectaría a los empresarios de los canales de televisión, a los propietarios de la empresa de cable e incluso a los usuarios, conforme se detalla en el informe del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y de la Asociación para el Fomento a Infraestructura Nacional, AFIN.

La comisión al tenor de las observaciones realizadas por los organismos especializados del Poder Ejecutivo y la Asociación de Fomento de Infraestructura nacional AFIN, y la verificación que la iniciativa no podía pasar el test de proporcionalidad para afectar los derechos, por lo tanto la propuesta no resulta viable. Proponemos su no aprobación y el envío al archivo.

Vamos a someter a la votación. Los que estén de acuerdo el envío al archivo.



Congresistas: Narváez (a favor); Aguilar (a favor); Ventura (a favor); Elías (a favor); Figueroa (a favor); Del Águila; Apaza (a favor); Luciana León (a favor); Schaefer (a favor); la presidencia (a favor). Ha sido aprobado por unanimidad el archivo.

Finalmente, en el cuarto punto tenemos la agenda, el debate del predictamen negativo, recaído en el Proyecto de Ley 1779, mediante el cual se proponía la ley que modifica el artículo 30, numeral uno, de la Ley 27181, la Ley general de transporte y tránsito terrestre que modifica por Decreto Legislativo 1051.

La comisión de la revisión de la exposición de los motivos y de las opiniones recibidas podemos apreciar que la Ley 27181, Ley general de transporte y tránsito terrestre regula la contratación del seguro, la contratación del Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito, SOAT, la cual fue modificado por la ley 28839, ley que modifica el artículo 30 y 31 de la ley 27181, por la cual se autorizó a la Focat a emitir el CAT certificado contra accidentes de tránsito que contengan términos en equivalentes condiciones semejantes a mayores coberturas ofertadas que el SOAT, con el objetivo de asegurar la atención, de manera inmediata e incondicional de las víctimas de los accidentes de tránsito.

Debemos precisar que el CAT es exclusivamente para vehículos de transporte público que presten al interior de la provincia, región. Conforme a lo establecido en el numeral 30.1, el artículo 30 de la referida ley, la propuesta de la iniciativa legislativa es ampliar el ámbito de la cobertura del Certificado contra Accidentes de Tránsito, CAT, para vehículos que presten el servicio de transporte a personas interprovincial del ámbito regional.

Al respecto, de conformidad con las opiniones debemos señalar:

a. Que el periodo 2014, 2016, la Superintendencia de Banca y Seguros, SBS, ha emitido 230 resoluciones de sanción por incumplimiento a 43 Afocat, por incumplir las normas con los pagos de indemnizaciones solicitadas, por lo que ampliar su cobertura al ámbito interregional agravaría la problemática como lo refiere en su análisis el Ministerio de Economía y Finanzas.

b. De la revisión de las exposiciones de motivos el proyecto de ley se encuentra que este no cuenta con el análisis técnico que permita determinar si el Afocat cuenta o no con la capacidad para asumir la ampliación de la cobertura del CAT en el ámbito provincial y en el ámbito regional, sin generar mayores costos a los transportistas.

c. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que constituye el sector competente en la materia del presente proyecto en su opinión como hemos desarrollado considera inviable el proyecto de ley, por carecer de sustento económico y ser técnicamente inmanejable financieramente.

Por las consideraciones expuestas y no existiendo los estudios económicos financieros que respalden la iniciativa legislativa la comisión propone la no aprobación de la iniciativa legislativa y su posterior envío al archivo.

Congresista Ventura, tiene uso de la palabra.

Está pidiendo el voto, congresista. Usted desea hacer el uso de la palabra.

El señor VENTURA ÁNGEL (FP).— Sí, presidente, yo participé en un foro organizado por el autor de este proyecto, el congresista Ticlla, en el cual veían un problema que se tiene a nivel de muchas regiones y quería basarme. Aquí está la congresista Karla Schaefer, la región Piura, y esto es un ejemplo para todas las regiones, igual pasa en Arequipa, pasa en Ica.

Por ejemplo, para el servicio de transporte de mototaxi la cobertura es a nivel regional, o sea, la Afocat te atiende a nivel regional, pero para el servicio de transporte urbano también te atiende en el ámbito de tu región; interurbano también. Pero qué pasa cuando hay autorizaciones de Piura a Sullana, de Piura a Paita o de Piura a Talara o de Piura a Morropón o Sechura. Ahí dice tienes que comprarte tu SOAT, ¿por qué? Porque si se supone que el Afocat es de ámbito regional por qué también no pueden ser en el ámbito interprovincial, por qué para el mototaxi sí y para el transporte público urbano, interurbano, interprovincial no.

Ahí quisiera presidente, si podría al terminar la reunión podría usted atender a la asociación de las Afocat a nivel nacional. Entiendo de que muchos tienen un mal precedente o un mal concepto de las Afocat



porque sí muchas Afocat fueron creadas con fines económicos. Muchas Afocat fueron creadas y han lucrado y han estafado a sus asociados y que la propia SBS ha hecho una labor de fiscalización eficiente, ha clausurado. Era más de 160, 180 Afocat a nivel nacional que se crearon. En la actualidad creo que se quedan con 45 Afocat a nivel nacional, pero que es importante, presidente. Yo le pediría, por favor, si puede postergar la votación para la siguiente semana y, por favor, si no es mucha molestia poder atender a la asociación de las Afocat para que puedan explicar el problema.

Yo no entendí claramente si es que se puede atender, ejemplo, en la región Ancash. El Afocat Ancash para puede atender para casos de mototaxis en toda la región, pero para el transporte entre la provincia de El Santa o la provincia de Carhuaz o de Yungay o de Huaraz ahí no te cubre el Afocat. Por qué no también hacer eso para poder reducir los costos de operación y creemos también de que la labor eficiente de la SBS pueda ser que articule mejor su labor de fiscalización pueda hacer un seguimiento continuo y sus acciones de control, fiscalización y sanción ante las Afocat sean más efectivas para poder garantizar la mejor atención a los usuarios.

Creemos que, por favor, presidente o colegas congresistas, podríamos tomar una decisión la próxima semana.

Muchas gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista.

Comprendemos su preocupación en representación de este sector.

Congresista Schaefer.

La señora SCHAEFER CUCULIZA (FP).— Sí, presidente, en la misma línea del congresista Roy Ventura. Nosotros venimos de región, al menos la región Piura, uno de los medios de transporte que más utiliza es el mototaxi y es parte del desarrollo económico de la región, entonces, se buscó la posibilidad de proteger este sistema de transporte para que el usuario y también el conductor pueda estar protegido para un sistema de una posible atención en caso de accidente, ¿no? Y ha sido una solución, ha sido un modelo bastante exitoso como hay situaciones contrarias que ha habido gente que ha mal utilizado este sistema para lucros personales y no de este servicio de transporte.(5)

Y aquí yo quiero decir algo, ¿cuál es el criterio para que tú determines de que el ámbito regional no es el ámbito interprovincial? Dónde está ese criterio de que si tú dices esto es de ámbito regional, tú sacas tu Afocat en Piura y después te dice no, pero es solo para Piura. Pero no, la ley dice que esto es ámbito regional, presidente. Volvemos a esos criterios que sacan parece del sombrero de los magos para poder generar porque esto cae, presidente en la corrupción. Lamentablemente es así. Generamos estas opiniones como para generar corrupción.

Entonces, sí yo también en ese sentido le pido por favor, reunirse con los representantes que hemos tenido muchas reuniones. Acá no hay miedo al control, a la fiscalización, a la exigencia. Desde la época del gobierno del señor Ollanta Humala estaba el señor Schilowski*, que bueno, nunca lo conocí, solo por escándalos de haber mentido para entrar a un club presentando un documento falso. El hombre que más gana de este país, porque el superintendente de Banca y Seguros es el funcionario público que más gana del Perú, porque este señor encima de los dos años creo que año y medio se pasó viajando, así fue.

Y usted recordará, presidente, porque éramos de la comisión y constantemente queríamos ir con los representantes de estas organizaciones, que es un parte de la realidad de un sistema de transporte que mueve gran cantidad de las masas de la población para tener mesas técnicas, para poder lograr a los malos elementos, empoderar a los que están trabajando de manera adecuada e ir de la mano con ellos para que el día de mañana en base a exigencias adecuadas y reales poder mejorar la protección del mismo conductor y del usuario en este caso, pero lamentablemente puertas cerradas, o sea, a quien te toca la puerta para vivir en la formalización, en la mejora del servicio le tiras la puerta en la cara.

Entones, sí yo sí le pediría, presidente, que con el equipo técnico se puedan reunir y dejar esta decisión para la próxima semana.



Muchas gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Bueno, ha pedido de dos colegas congresistas vamos a nosotros dejar a una próxima sesión este tema del archivo de este proyecto de ley de ampliación de la Afocat a nivel regional, pero vamos a dejar constancia que en esa sesión donde van a estar presentes los representantes de Afocat tienen que estar representantes también de la SBS, ¿por qué? Porque acá también tenemos un problema serio que afecta a los derechos de las personas que han sido afectados y no han sido indemnizados por el Afocat.

Entonces, eso se tiene que dilucidar, se tiene que aclarar. No podemos estar afectando los derechos y pretender ampliar la cobertura, que no eso no me parece normal, entonces, vamos a nosotros ya concluir con esto, congresista Roy Ventura.

Queremos aprobar el acta. La aprobamos brevemente.

Sometemos a la votación.

Aprobado por unanimidad.

Congresista Schaefer, tiene el uso de la palabra.

La señora SCHAEFER CUCULIZA (FP).— Presidente, yo le pido que esta comisión tenga una visión muy objetiva y técnica, porque lamentablemente yo lo que he pedido percibir en la Superintendencia de Banca y Seguro que más bien intereses de grandes ahí atrás, que al Afocat que no ha funcionado, que no ha podido tener la capacidad de coberturar a su usuario, a su asegurado, vamos a llamarle así, “que le caiga la quincha”, perdonen la expresión, “que le caiga la quincha”. Yo acá no voy a defender a nadie, porque para eso; si tú das un servicio tienes que dar el servicio y se tiene que exigir, pero yo lo que he percibido, porque hay modelos bien exitosos como cosas que ya hemos mencionado antes, que ha sido mal utilizada.

Yo siempre he percibido que acá hay grupos grandes de interés de liquidar este sistema que ha sido bastante positivo cuando se ha trabajado de manera técnica y profesional este servicio de aseguramiento de estos vehículos. Entonces, veamos con los ojos adecuadamente.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Ventura.

El señor VENTURA ÁNGEL (FP).— Nada presidente. Felicitar su iniciativa de reunirse tanto con los representantes y con la SBS. Yo he buscado muchísimas reuniones con las SBS. Ojalá presidente ahora en su calidad de presidente los puedan atender, sentarse con la SBS, con los representantes de las Afocat. Si hay que sancionar a las Afocat, como dice la congresista Karla, “que le caiga la quincha”, que lo sancione, que lo metan preso por estafar a la gente, pero por culpa de unos pagan todos.

Reúnase, presidente, por favor, con el superintendente de la SBS, con los técnicos y con los dirigentes aquí presentes para poder llegar a un término medio de poder mejorar un texto sustitutorio a este proyecto de ley del congresista Ticlla.

Muchas gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Ventura.

Colegas, congresistas, agradeciéndoles su presencia, siendo las 10:23 h, del martes 12 de marzo de 2019, se levanta la sesión.

Muchas gracias.

—A las 10:23 h, se levanta la sesión.