



CONGRESO DE LA REPÚBLICA
PRIMERA LEGISLATURA ORDINARIA DE 2018

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
13.^a SESIÓN
(Matinal)

MARTES, 29 DE ENERO DE 2019
PRESIDENCIA DEL SEÑOR WULIAN MONTEROLA ABREGÚ

—A las 09:26 h, se inicia la sesión.

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

Habiendo verificado el *quorum* reglamentario, al contar con la presencia de los señores congresistas Wilmer Aguilar, Miguel Elías, Luciana León, a la cual felicitamos por su primogénita, también a Karla Schaefer, Clemente Flores, Guillermo Martorell, Israel Lazo y la presidencia, siendo las nueve y veintiséis minutos, del martes 29 de enero, se da inicio a la Décima Tercera Sesión de la Comisión Ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones.

Se hace constar la licencia del congresista Moisés Mamani.

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 12.^a Sesión Ordinaria.

La sometemos a votación.

Los que estén a favor. Aprobado por unanimidad.

Estación Despacho.

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 un congresista tiene interés en el documento, puede solicitarlo.

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

Proyecto de ley 3818, el proyecto de ley 3812, el proyecto de ley 3811, 3796, 3797, proyecto de ley 3553.

Al respecto, se da por admitido los proyectos en cuestión. Se ha elaborado los informes de admisibilidad y se están solicitando las opiniones correspondientes.

Pasamos a la sección Informes.

Informes

El señor PRESIDENTE.— Si algún señor congresista deseara hacer algún informe.



Pasamos a sección Pedidos.

Pedidos

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

El señor AGUILAR MONTENEGRO (FP).— Presidente, saludarlo a usted y también a los colegas congresistas de la Comisión Transportes y Comunicaciones.

Hemos tenido una Semana de Representación muy importante. Y la reunión que hemos podido tener con autoridades y también organizaciones de bases es fundamental. Pero es preocupante, especialmente le hablo de la región de Cajamarca, en la provincia de Cutervo.

Tenemos cuatro circuitos que se vienen trabajando ya por muchos años, tal es la Longitudinal de la Sierra, que comprende Cutervo, prácticamente La Capilla, Cochabamba. Y tenemos ocho puntos críticos que en su momento el ministro visitó y hasta ahora prácticamente no se atiende.

Tenemos, por ejemplo, en Palo Solo, Conga de Allanga en el ingreso mismo a la ciudad de Cutervo, Purapurán, que hemos tenido incluso accidentes y reclamos de la población.

Continuando a La Capilla el tema del desmonte de tierra que van sacando y van poniendo en partes altas sin tener un terreno apropiado, tal como corresponde en el expediente técnico, y la población de Chaupicruz, del distrito de la Capilla, ya se han acercado para hacer sus reclamos tanto en las rondas campesinas, pero también a través de documentos por escrito. Toda vez que cuando llueve todo ese desmonte va y perjudica a la población, establecimientos de salud, centros educativos y también pelagra la vida misma de las personas, que sería bueno que eso se justifique en su momento.

Por otro lado, tenemos 16 kilómetros que aún no son liberados y que hay mucha lentitud en la persona que está a cargo de ese tema, que comprende en el centro poblado de Chipuluc, San Lorenzo y otros.

Por otro lado, tenemos en la parte baja ya lo que comprende, por ejemplo, a las Limas, cerca también del mismo Chiple, que en su momento con el ministro se visitó y se recorrió, y aún falta tomar con más responsabilidad y seriedad este trabajo. Yo pido a usted nos ayude.

El otro circuito, que también acá hay que destacar en su momento la visita de Provías Nacional y también del colega Clemente Flores, la reunión que han tenido en Súcota. Pero el día sábado ha habido reunión de organizaciones de base como rondas campesinas, y tengo documentos e informes por escrito, donde nos hacen llegar que prácticamente esta visita no ha llegado a mayores conclusiones positivas, toda vez que la población no percibe los avances de este trabajo.

Una empresa insolvente, irresponsable que hasta de alimentos, de materiales debe y no trabaja tal como corresponde.

Por ejemplo, lo que han hecho es sacar el material bueno que en su momento tenía esta vía y ahora en ciertos lugares, como San Andrés, Santo Tomás, en tiempos de lluvia, todo, es un problema la situación que viene generando a los transportistas y a la población que por ahí transita.

Y en el tramo que corresponde a Súcota- Cutervo, en tiempo de verano, prácticamente es una polvareda total, perjudicando la salud de las personas y de las familias que viven cerca al borde de esa vía.

Por lo tanto, lo que están pidiendo allá es que antes que se tomen medidas sociales fuertes, se tenga que tomar acciones rápidas.

Y el otro circuito, presidente, es el que corresponde del Puerto Techin-Cutervo- Tacabamba; ahí se viene construyendo un puente, que está con un avance aproximado, nos decían, del 50%, pero que aún



necesitan los recursos para concluir la totalidad de ese puente, toda vez que lluvias pueden venir y puede acarrear y llevar lo que se ha avanzado.

Y por otro lado, es que en el GORE regional que hubo el año pasado ya se aprobó una partida que corresponde al tramo de Puerto Techin-Chirimoyo.

Y posteriormente pedimos que a través de usted y el ministro también considere el avance que sería Chirimoyo-Cutervo- Tacabamba, porque también eso en su momento la comisión declaró ya vía nacional, de interés nacional.

Entonces, ahí también pedimos que se revise y de inmediato se tomen acciones para que ese trabajo de Puerto Techin-Chirimoyo ya se tenga que realizar, porque ahí el ente ejecutor es el gobierno regional.

Por otro lado, es el tema de la vía que corresponde Sócota-San Luis de Lucma-La Ramada. Ya tiene un presupuesto que hemos tenido una reunión el día jueves ahí con los alcaldes y las autoridades, las rondas campesinas, y lo que están pidiendo es que estas empresas que ya se han presentado para que entren a un proceso y pueda tener la buena pro la empresa y pueda iniciar los expedientes definitivos y las acciones ya de trabajo mismo se pueda agilizar, no podemos esperar, porque esperamos que se pierdan vidas humanas para recién hacer algo, porque es un presupuesto a través del PAC que ya se ha aprobado y tiene firma de convenio, y nada más lo que se tiene que agilizar son las acciones, porque la población nota mucha lentitud en ese tema.

Y posteriormente pedir que eso continúe la gestión, lo que corresponde a La Ramada, Cujillo, San Juan, Choros, Chamaya III, porque es una vía que no solamente integran distritos, provincias, sino regiones del país, que estaría la costa, la sierra y la selva.

Yo pido a usted, señor presidente, para que podamos pedir una audiencia al ministro de Transportes, donde podamos estar los integrantes de cada región del país y exponer con mucha claridad nuestros problemas, toda vez que a Cajamarca, sino queda duda, avecina una visita del presidente, nos avecina un congreso provincial de rondas campesinas en Cutervo, y se van a tomar acciones sociales si es que no nos ponemos las pilas y tenemos que trabajar fuertemente en este tema.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Wilmer Aguilar. Vamos a trasladar su pedido.

Damos la bienvenida al congresista Edmundo del Águila y al congresista Roy Ventura.

Algún colega congresista más quisiera hacer un pedido, para pasar, entonces...

¡Ah! Congresista Clemente Flores, tiene el uso de la palabra.

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

Saludo a todos los colegas.

Un poco para precisar lo que ha mencionado el congresista Wilmer Aguilar. Efectivamente, estuvimos con el director de Proviás Nacional visitando la carretera Cutervo-Sócota, había un problema, un retraso de la construcción de este proyecto, pero hay un compromiso desde el ministerio, en un par de semanas, de alcanzar una propuesta para solucionar el problema de inmediato.

La empresa está pasando por momentos económicos difíciles, porque al parecer fue involucrada en ese tema de las empresas que están investigadas en el tema de construcción. Tú sabes que cuando eso pasa los bancos automáticamente le cierran los créditos a las empresas, y eso afecta también, en este caso, a la culminación del proyecto. Pero están buscando una salida ahí, el ministerio, tratar de hacer una especie de un fideicomiso, que se involucra entre el banco, el MTC y en este caso la constructora,



para asegurar los fondos y el proyecto empiece a caminar en el tiempo más corto posible. Creo que por ahí queda claro el tema.

Y el compromiso del ministerio está en dar soluciones a los problemas.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Clemente Flores.

Congresista Roy Ventura, tiene uso de la palabra.

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

Saludar a todos los colegas congresistas de esta comisión.

Preocupante lo que acaba de manifestar el congresista Clemente Flores, que el Ministerio de Transportes sea benevolente con una empresa que está vinculada con actos de corrupción.

Aquí tenemos que hacer una lucha justa en bien de la región Cajamarca, porque entendemos que estas empresas no puedan seguir contratando con el Estado.

Entendemos también que estas empresas por lo menos deben estar inhabilitadas para contratar con el Estado. Pero la actitud que acaba de comentar el congresista Clemente Flores es que este ministerio está buscando una salida armoniosa con una empresa que está cobrando...

Me pide una interrupción, creo, el congresista...

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

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

A ver, presidente, acá no se trata de beneficiar a ninguna empresa que esté investigada en temas de corrupción. Creo que hay una mala apreciación del congresista Ventura. Lo que se está buscando una solución.

Lo más rápido, lo más saludable es ejecutar la fianza, que vaya a un arbitraje, va a un proceso judicial y termina el tema. ¿Pero qué pasa con el proyecto? Van a un arbitraje, van a esperar tres, cuatro años, cinco años, y luego no hay solución. Los afectados, en este caso, es la población.

Entonces, lo que se quiere buscar es una salida —ojo— sin evitar el tema de las penalidades. Esta empresa si ya incurrió en retrasos, se le va a penalizar de todas maneras, eso no se está quitando, pero lo que se quiere acá es buscar una solución para que esto camine. La empresa será sancionada, [...?] sus problemas, en su momento se verá el tema legal, pero lo que se quiere es buscar una salida financiera para que el proyecto culmine. Esa es la prioridad, presidente.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Concluya, congresista Ventura.

El señor VENTURA ÁNGEL (FP).— Creo que aquí todos los presentes estamos siendo testigos de la manifestación cuando dice, queremos evitar el arbitraje, pero sí o sí lo vamos a sancionar. Eso también va a entrar a un arbitraje. Lo acaba de decir el congresista, lo más rápido es ejecutar la fianza, resolver el contrato y que otra empresa pueda culminar esa obra.

Cajamarca no puede esperar. Cajamarca y muchas regiones a nivel nacional que están estas empresas ligadas al Club de la Construcción, que el señor presidente de la República cuando era ministro de



Transportes los denunció diciendo que integraban un club de la construcción porque ganaban licitaciones por encima del 100% del presupuesto lanzado a convocatoria, creemos que podemos exigir desde esta comisión haciendo el control político, haciendo lo que nos ha pedido la población, que fiscalicemos estas obras, que se ejecuten las fianzas, que se pueda hacer un proceso concursal para encontrar otra empresa que pueda terminar esta obra.

Cajamarca no puede esperar y no hay que ser benevolentes con estas empresas.

Muchas gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Ventura.

Vamos a ingresar al Orden del Día.

ORDEN DEL DÍA

El señor PRESIDENTE.— Como primer punto en la agenda tenemos el debate del dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3818, mediante el cual se propone el texto sustitutorio a la ley que modifica la Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, ATU.

El proyecto de ley del Poder Ejecutivo tiene como objeto la modificación de la Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao —ATU, en el segundo párrafo del artículo 11 de la Octava, Novena y Décima y Décima Tercera Disposición Complementaria Final, y la Única Disposición Complementaria Derogatoria, así como la incorporación del literal f) en el artículo 17 de la Ley del ATU, con el propósito de adecuarla a las disposiciones presupuestales vigentes de la Ley 30879, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2019, y del Decreto Legislativo 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público, lo cual permitirá la oportuna implementación de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, dentro de los plazos establecidos de la misma ley.

Cabe señalar que para la redacción del texto sustitutorio que presentamos se ha coordinado con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con el equipo técnico de la Comisión principal de Descentralización y el apoyo en el tema presupuestario del secretario técnico de la Comisión de Presupuesto y Cuenta General de la República.

Por lo expuesto, si algún congresista desea participar, o tuviera alguna objeción.

Congresista Clemente Flores, tiene el uso de la palabra.

El señor FLORES VILCHEZ (PPK).— Gracias, presidente. (2)

Quería que se incorpore en el proyecto de ley, presidente, el artículo 10°, la incorporación de la disposición complementaria final; incorpórese a la décima sexta disposición complementaria final los términos siguientes:

Décimo sexta.— A partir de la vigencia de la presente norma, la ATU es la única ente competente para normar y disponer las condiciones de funcionamiento, articulación y desarrollo del sistema integral de transporte de Lima y Callao, así como las condiciones para que se pueda presentar el servicio de transporte dentro de su territorio.

Eso presidente, que se incorpore al proyecto de ley, dado que tanto entre Lima y Callao no concuerda por un lado sacan una normativa distinta a lo que hace Lima con el Callao y la autoridad en este caso, de transporte urbano, debería tener todas las atribuciones para tener realmente un transporte que la población está esperando y solucionar el problema que tanto aqueja ahora en día.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias.



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

WILIAN MONTEROLA ABREGU
PRESIDENTE

Si no hay más participaciones, vamos a tomar en cuenta el pedido del congresista Flores, incorporando la disposición complementaria final, la décima sexta conforme él lo ha manifestado, vamos a someter a la votación.

Congresista Aguilar, a favor; congresista Schaefer, a favor; congresista Elías Ávalos, a favor; congresista Edmundo Del Águila, a favor; Congresista Ventura, a favor; congresista León; congresista Flores, a favor; congresista Martorell, a favor; la presidencia, a favor.

Aprobado por unanimidad.

Como segundo punto de la agenda, tenemos el debate del predictamen de allanamiento en la parte de observaciones del Presidente de la República a la autógrafa recaído en el proyecto de ley 1505, 2218, 2687, que proponen la ley que regula las empresas administradoras de plataforma tecnológicas de intermediación del servicio de transporte especial taxi por aplicativo y crea el registro nacional.

Con fecha 28 de diciembre del año 2018 se recibió en el Congreso de la República el oficio 353-2018, firmado por el Presidente de la República y el Presidente del Consejo de Ministros, observándose la autógrafa de ley; la comisión ha realizado el análisis de cada uno de los puntos observados y sus fundamentos.

a) En cuanto a la creación del registro nacional de empresas administradoras de plataformas tecnológicas de intermediación del servicio de transporte especial taxi por aplicativo a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, no cuenta con los recursos para el presupuesto del sector público para el año fiscal 2019, aprobado por la Ley 30879.

La comisión de la revisión del análisis de las observaciones debe realizar las siguientes precisiones.

En el presente quinquenio el gobierno está utilizando este argumento de aumento de gasto público para todas las iniciativas legislativas de los señores congresistas, distorsionando la naturaleza del gasto público, hecho que no corresponde a la correcta interpretación del artículo 79° de la Constitución Política del Perú.

La cual debe estar concordante con la Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, la que en su artículo 28°, 29°, establece claramente que son sus competencias exclusivas de la creación de organismos públicos ejecutores y organismos públicos especializados.

Ergo, la creación de un registro no es una competencia exclusiva del Ejecutivo y no se está creando una nueva institución que demande efectivamente ingentes recursos del tesoro público, que en la práctica parlamentaria se ha establecido por iniciativa congresal, la creación de registros como pasamos a detallar.

La Ley 30024, ley que crea el registro nacional de historias clínicas electrónicas se originó por proyectos congresales; proyecto de ley 1243/2011, de autoría del señor congresista Pedro Spadaro Philipps; proyecto de ley 1036/2011, la autoría del congresista Gustavo Rondón Fudinaga; proyecto de ley 897/2011 de autoría del congresista José Gutiérrez Córdor; Ley 30364, ley para prevenir y sancionar y erradicar la violencia contra la mujeres e integrantes del grupo familiar, el cual en su artículo 42°, crea el registro único de víctimas y agresores.

Cabe señalar, que posterior a diversas iniciativas congresales se recibió la del Poder Ejecutivo pero no establecía nada sobre un registro.

Como lo estamos demostrando, se ha podido crear registros por iniciativas congresales ya que la administración de estos registros no demandan mayores recursos a la entidades ya existentes, máxime si la función está dentro de sus competencias establecidas en las propias leyes de creación y deben ser administradas con cargo a sus propios recursos y como hemos debido al adelanto tecnológico en la creación de estos registros, no originan un desbalance ni desfinanciamiento del presupuesto institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Por lo tanto, la comisión al tenor de las consideraciones señaladas, rechaza esa observación.

En cuanto a las observaciones 2, 3 4, y 5 referidas a y equipar el taxi de servicios por aplicativo con servicio de taxi tradicional, proponer que las municipalidades provinciales establezcan las autorizaciones aplicables a los operadores, que algunas definiciones que propone la autógrafa de ley podrían limitar algunos servicios que actualmente ya se encuentran disponibles, en perjuicio de los consumidores.



Cuarto, la regulación sea lo suficientemente flexible como para permitir la competencia de innovación que trae consigo, la economía colaborativa y no generar barreras o costos que los desalienten.

La comisión al respecto considera que si queremos que las plataformas tecnológicas de las economías colaborativas, que día a día se innovan y actualizan no pueden estar registradas a definiciones que prontamente puedan quedar en obsolescencia.

Asimismo, teniendo en que el artículo de la fórmula legal aprobada estaba dejando la exclusividad al Ministerio de Transportes Y Comunicaciones, mal podemos dejar que los anexos y definiciones la participación de las municipalidades provincias, por estas consideraciones la comisión colige que debe de eliminarse el anexo y la referencia a este en toda la norma, de tal manera que permita la innovación y la actualización constante y cumpliendo con la finalidad de garantizar los derechos y seguridad de los usuarios.

Ergo, la comisión se allana a este extremo a la observación del Poder Ejecutivo, sé en cuanto a las observaciones 6, detallada al punto analítico 5, referida a las propuestas y la modificación del artículo 3° y 7° de la autógrafa de ley.

La comisión considera que debe allanar y propone agregar un párrafo en el artículo 3°, referido a establecer que los servicios de transporte especial taxi por aplicativo, tiene la calidad de entidad prestadora de servicios complementarios.

Asimismo, se propone el allanamiento a la modificación del artículo 7° de la autógrafa de ley, retirando la función de fiscalización del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, otorgando la misma a la Superintendencia de Transporte Terrestre de personas de carga y mercancías conforme a lo solicitado por el Presidente de la República.

Finalmente, la comisión propone el allanamiento parcial de las observaciones realizadas por el Poder Ejecutivo, eliminando el anexo y modificando el artículo 3° y 7° de la autógrafa de ley.

Algún congresista desea participar con respecto a este tema del taxi por aplicativo.

Congresista Karla Schaefer, a ya, no.

Congresista Roy Ventura, tiene el uso de la palabra.

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

Cosa extraña que ahora el Poder Ejecutivo pueda observar este proyecto de ley que crea el registro de las empresas de taxi por aplicativo, no estamos normando qué características tiene que tener el vehículo, qué color tiene que estar pintado el vehículo, qué tipo de placa tiene que tener el vehículo.

Si no algo sencillo, y lo que acaba de manifestar usted presidente, que con iniciativas legislativas se ha podido crear el registro de historial clínico digital, registro de agresores y ahora queremos tener un registro de las empresas que prestan el servicio de taxi por aplicativo.

Nada más, que el Ministerio de Transportes en su portal pueda tener el registro de las empresas de taxi por aplicativo, ¿para qué?

Cuando hay accidente de tránsito, cuando hay acto delictivo y ha venido muchas quejas hacia el Congreso de la República, particularmente cuando hay una irregularidad en el proceso de servicio, queremos denunciar ante Indecopi, Indecopi no tiene las facultades, Indecopi no ha sancionado a ninguna empresa, mucho menos a ningún conductor de las empresas de taxi por aplicativo.

La Policía Nacional del Perú para poder tener el registro, no puede, manda correos electrónicos, allá si le responden; tiene que ser una presión a través de los medios de comunicación para que recién la empresa pueda hacer una mea culpa del mal servicio que están brindando.

El año pasado hemos sido conscientes y testigos en muchos programas de televisión que han denunciado violación, maltrato, acoso, de estas empresas de taxi por aplicativo, miremos no más a través del internet, España está pasando por un problema fuerte con las empresas de taxi por aplicativo.

Lo que queremos acá y la razón de ser de esta iniciativa legislativa, es poder tener un registro, no estamos pidiendo gran cosa y aquí el señor representante del Ministerio de Transportes dijo que estaba de acuerdo con este proyecto de ley, cuando viajamos a la Región de Pasco, a la Región de Huánuco



con el propio ministro de Transportes, decía que es un buen proyecto de ley porque teníamos que tener un registro y esto no irroga tanto gasto pues.

De decir a un ingeniero de sistemas del Ministerio de Transportes de la OTI, oye, créame un espacio para poder tener la base de datos de las empresas de taxi por aplicativo.

Yo quiero plantear una cuestión previa presidente, para poder citar al ministro de Transportes y nos pueda explicar cuáles son los verdaderos motivos de por qué no se está queriendo tener este registro, de por qué vamos a tener que esperar nuevamente muertes, asesinatos, asaltos en este tipo de servicio para poder tener pues, un registro, cosa sencilla, cosa simple, un registro que con una resolución directoral el Ministerio de Transportes lo pueda hacer, no quiero pensar que haya intereses privados de por medio.

Porque aquí en la comisión se ha dado presidente, a mí me han buscado muchas empresas al decir, frénalo este proyecto y es muy preocupante también, presidente, como es que vamos a dejar desamparados. Yo me he presentado en muchos programas de televisión, *canal 4*, *canal 5*, *Al Sexto Día*, han sacado reportajes de estos problemas que tiene la población a nivel nacional y no solo el problema es en Lima, sino también es en Trujillo, es en Arequipa, es en Chiclayo, es en muchas ciudades a nivel nacional.

Que se tiene estos problemas con las empresas que prestan este servicio de taxi por aplicativo. Es una economía de mercado, un nuevo modelo de trabajo, está bien pues, pero el hecho de que pueda ser una nueva modalidad de trabajo, no quiere decir que van a dejar desamparados a los usuarios y a los afectados en un mal servicio que puedan brindar.

Yo no quiero pecar de mal pensado, mal intencionado, es por eso que pido que el ministro de Transportes pueda venir a la comisión.

Muchas gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Ventura.

Justamente, para no pecar de mal pensados, es que nos estamos allanando en parte de lo que observó el Ejecutivo y por eso yo someto como presidente, a la votación y el pleno de la comisión lo determine.

Congresista Aguilar, en contra.

No, estamos pasando a votación, no, no, no.

El señor VENTURA ÁNGEL (FP).— Presidente, he hecho un pedido que se someta a votación, si citamos o no al ministro de Transportes antes de tomar una decisión.

Porque un allanamiento no puede ser en parte, presidente, un allanamiento es en su integridad o rechazamos el allanamiento.

Presidente.

El señor PRESIDENTE.— Estamos poniendo a votación justamente para evitar el pensar negativamente con respecto a la opinión del congresista Roy Ventura, de que hay algún interés de por medio en este proyecto de ley, justamente **(3)** nos estamos allanando en parte a este proyecto de ley de taxi por aplicativo, en la observación que hacía el Ejecutivo.

Entonces, vamos a someter el pedido del congresista Roy Ventura, la cuestión previa...

El señor VENTURA ÁNGEL (FP).— Yo he pedido, presidente y colegas congresistas, que sería bueno escuchar al representante del sector, porque si el director de la DGTT, de la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, dice que está de acuerdo con el proyecto.

Pero después, el sector Transportes rechaza este proyecto y creo que también desconozco si es procedente o no allanarse en alguna parte, en algunos párrafos y en otros partes insistir.

Yo creo que podamos también evaluar la parte legislativa, pero claramente estoy pidiendo que antes de tomar una decisión.

El señor PRESIDENTE.— La práctica parlamentaria permite hacer eso, señor congresista Ventura.



El señor VENTURA ÁNGEL (FP).— Bueno, antes de someter a votación el dictamen presidente, estoy planteando una cuestión previa, de que si podemos citar o no al ministro de Transportes.

El señor PRESIDENTE.— Eso se va a someter.

Congresista Flores tiene el uso de la palabra.

El señor FLORES VILCHEZ (PPK).— Gracias, presidente, para precisar, la observación no es que se opone el MTC, sino que el MEF ha hecho una observación al tema, porque es un tema económico, creo que eso debe de quedar claro, presidente.

Por otro lado, citar al ministro por cada observación de un proyecto de ley, me parece que es una exageración presidente, los ministros están en múltiples ocupaciones diarias que tienen que hacer y tienen una agenda que cumplir, sugiero presidente, que si se pueda citar a cualquier otro funcionario, un técnico que dé las explicaciones del caso, referente en este caso a la gente que ha hecho las observaciones del MEF, para poder tener nosotros una claridad y poder tomar una decisión en ese sentido.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, congresista.

Congresista Elías.

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

En la Comisión de Defensa del Consumidor si es que tocamos este tema ahora y si tenemos *quorum* también, nos vamos a allanar en parte, señor presidente.

Sabemos que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones no gasta todo su presupuesto, queda un 8% y ese 8% es más que suficientes todavía para que ellos puedan crear esta plataforma virtual entonces, yo considero que sería hacerle perder el tiempo al ministro para que venga a explicar estas minucias.

Porque de verdad, necesitamos sacar este proyecto de ley lo más pronto posible.

El señor PRESIDENTE.— Correcto, congresista Elías.

Vamos nosotros democráticamente someter al voto.

Congresista León, tiene el uso de la palabra.

La señora LEÓN ROMERO (PAP).— Sí, previamente una consulta. presidente.

¿En qué parte del reglamento permite que haya una allanamiento solo en parte?, si lo puede el secretario técnico mencionar.

El señor PRESIDENTE.— Secretario técnico, por favor.

El Secretario Técnico:

Si me permite, señor presidente, en el dictamen hemos señalado que de acuerdo a lo establecido por el consejo directivo, voy a precisar el tipo de acuerdo.

La señora SCHAEFER CUCULIZA (FP).— Presidente, si me permite, hasta que encuentre el documento.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Schaefer.

La señora SCHAEFER CUCULIZA (FP).— Sí, preocupante, acá felizmente la redes sociales te sirven también para informarte al minuto de la situación.

Ha colapsado el túnel de Yanango, el segundo más grande del Perú, ejecutado con una inversión de 100 millones, colapsó hoy a un año de ser inaugurado, obra emblemática de Humala; a ver para que tome nota el señor Israel Lazo, Junín, ya tiene su segundo monumento a la corrupción.

Podemos tomar información sobre esta situación, por favor, presidente, a través de del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, imagínense.



Gracias, nuevamente, San Juan de Lurigancho y ahora esto.

El señor PRESIDENTE.— Sí, secretario técnico, por favor, para que absuelva la interrogante de la congresista León.

El Secretario Técnico:

El acuerdo del consejo directivo del 16 de setiembre de 2003, aprobó el acuerdo número 080-2003-2004 del consejo directivo, el cual estableció las formas alternativas de pronunciamiento de las comisiones que pueden ser respecto a las observaciones del Presidente de la República.

Porque como ustedes saben, solamente el artículo constitucional es repetido en el reglamento tal cual y ahí señala, cuando procede el allanamiento, la insistencia y el nuevo texto.

Señala que el allanamiento puede ser en todo o en parte de las observaciones del Ejecutivo, en este caso solamente estamos al igual que se ha coordinado con el equipo técnico de la Comisión de Defensa del Consumidor va a ser en parte, porque ellos están proponiendo la modificación del artículo 3° y del artículo 7°, a lo cual la comisión se está allanando.

Y, en el tema presupuestal continúa tal cual, solamente en esos dos extremos, que expresamente la autógrafa está señalando las modificaciones, lo otro es simplemente es una observación que hacen en general a que existiría un tema de gasto, pero las dos observaciones puntuales son, modifique el artículo 3° y el artículo 7° y, que el anexo se retire el tema provincial y que el anexo de alguna manera restringía la posibilidad de que los taxis por aplicativo se puedan seguir perfeccionando en el tiempo, al establecer definiciones.

Por eso es que se está retirando todo el anexo, para que quede sin definiciones dado a que esto es muy cambiante de acuerdo a los sistemas tecnológicos.

El señor PRESIDENTE.— Aclarado, congresista León.

Ya, entonces, vamos a pasar a la votación el pedido del congresista Ventura.

Congresista Aguilar, en contra; congresista Schaefer, en contra; Elías, en contra; Roy, a favor; congresista León, congresista Clemente, en contra; congresista Martorell, en contra; congresista Lazo, en contra; la presidencia, igual.

Entonces, ha sido rechazado la cuestión previa, pedido por el congresista Roy Ventura y ahora sometemos a la votación.

Congresista Aguilar, a favor; congresista Schaefer, a favor; congresista Elías, a favor; congresista Edmundo; congresista Ventura.

El señor VENTURA ÁNGEL (FP).— Bueno, soy el autor del proyecto y parece que están desnaturalizando la intención de crear el registro y me voy a abstener, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Congresista León, a favor; congresista Flores, a favor; congresista Martorell, a favor; congresista Lazo, a favor; bueno, la presidencia, igual.

Entonces, ha sido aprobado por mayoría.

Pasamos al tercer punto de la agenda, tenemos el debate del predictamen recaído en el proyecto de ley 2589/2017, mediante el cual se propone como texto sustitutorio de la ley, que declara de necesidad pública y prioritario interés nacional la construcción de una red nacional de estaciones del servicio de transportista, en especial el *Truk Center* La Oroya.

La comisión resalta que el detalle fundamental que distingue a los puertos secos del resto de las plataformas logísticas, es que en ellos se puede realizar el despacho de aduanas, agilizando el tránsito de la mercancía hacia el interior del país.

Como nos explicaba como sustentación del proyecto de ley, el congresista Israel Lazo, autor del proyecto de un puerto seco, permite el despacho de aduanas en el interior del territorio, dinamiza la actividad que se produce en el puerto marítimo.

Disminuyendo el número de operaciones por lo que reduce las necesidades del espacio y la precisión de los terminales portuarios ejercen, sobre todo la costa, asimismo, la conexión ferroviaria con los puertos



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

WULIAN MONTEROLA ABREGU
PRESIDENTE

marítimos supone un catalizador del aumento de la participación del transporte ferroviario en el conjunto del transporte de mercancías.

Las mercancías que se mueven en los puertos secos suelen estar contenerizada, lo que supone una ventaja para que el ferrocarril sea el medio de transporte preferente en estas instalaciones y no solo en la conexión de los puertos marítimos.

Sobre la propuesta de la modernización del ferrocarril central andino, la comisión encuentra que guarda mucha similitud con el proyecto ferroviario túnel trasandino, el cual se encuentra en la etapa de realización priorizado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y esto podría generar confusión entre las entidades y los inversionistas.

Asimismo, con la Ley 29959 se declara la necesidad pública, la elaboración y la ejecución del proyecto túnel trasandino del centro, que nació con el objetivo de impulsar la competitividad y promover la integración y el desarrollo económico, social y cultural de los departamentos de Lima, Junín, Pasco, Huánuco, Ucayali, Huancavelica, Ayacucho y Apurímac.

Se proyecta la construcción de 3 túneles y la eliminación de los zigzag existentes, incluye también la construcción de patios ferroviarios dotados de grúas y equipamiento en general, para intercambio de carga entre ferrocarril y camiones en lugares en mención.

Por ello, la comisión luego de haber analizado la iniciativa legislativa y haberla contrastado con la norma vigente de la Ley 29959, y habiendo hallado la similitud de ambas, considera que esta parte de la propuesta referida a la modernización del ferrocarril central andino, no corresponde pues coleccionarla con la norma señalada.

Sin embargo, considera que puede tomarse como referencia para que el puerto seco se conecte a largo plazo con el túnel trasandino del centro, por las consideraciones expuestas, la comisión de conformidad con el manual de técnica legislativa propone un texto que guarde un orden lógico, claridad, sencillez, concisión y precisión, recogiendo los conceptos especificados en la construcción del puerto seco en La Oroya y su conexión con el túnel trasandino a que se refiere la Ley 29959, Ley que declara de necesidad pública la elaboración y ejecución del proyecto túnel trasandino del centro.

Algún congresista desea participar o tuviera alguna objeción o caso contrario, para pasar a la votación.

A la votación.

Congresista Roy Ventura, tiene el uso de la palabra.

El señor VENTURA ÁNGEL (FP).— Muchas gracias, presidente, muchos aquí son testigos de que el viernes pasado, mi persona con el equipo de mi despacho hemos sido pues, bueno, ni tan víctimas, hemos sido testigos de cómo miles de personas sufren la inoperancia de la empresa Deviandes, al no poder solucionar un accidente de tránsito debido a que dos vehículos, uno de carga pesada y el otro de transporte de pasajeros, hayan colisionado.

Más de 12 horas, estando varados en la carretera central y fui testigo y hago caso siempre al pedido de la población, de que este tipo de vehículos de carga ancha, vehículos de gran tonelaje como son minerales, madera, piedras, rocas, combustible, productos que tranquilamente pueden ser transitados por otra carretera, me refiero a la de Lima Canta Huayllay, este tipo de vehículos ya no debe transitar por la carretera central, ¿por qué?

Porque el largo de las dimensiones de este vehículo hace que pueda ser intransitable en muchas curvas cerradas en la carretera central, son más de 7 curvas que desde inicio de nuestro periodo parlamentario venidos exigiendo de que puedan ensancharse.

Pero acá hay un entredicho entre el Ministerio de Transportes y la empresa concesionaria Deviandes, es por eso que estoy planteando un proyecto de ley para poder restringir el tránsito de este tipo de vehículos por la carretera central, específicamente desde Chaclacayo hasta la localidad de La Oroya.

Creemos también que se tiene que promover la inversión tanto en los puertos secos, porque se necesita un puerto seco, porque Jauja tiene que ser el centro del desarrollo de la macro región del centro, porque creemos también de que el desarrollo de la infraestructura ferroviaria, entiendo que esta concesionado, que tiene una empresa privada la administración.



No necesariamente pueda ser motivado por un proyecto de ley, sino que también el Ministerio de Transportes tiene que llegar a un buen entendimiento con las empresas administradoras de la línea ferroviaria, creemos de que podamos hacer una exigencia conjunta al Ministerio de Transportes, de una alternativa de corto, a mediano y a largo plazo en la carretera central.

A mediano plazo ya se está ejecutando el asfaltado de Lima-Canta Huayllay-Oyón-Yanahuanca-Ambo, que son alternativas de solución y el ministro de Transportes, cuando era el señor Presidente de la República hizo el recorrido, dos veces hemos hecho el recorrido con el ministro de Transportes actual, Edmer Trujillo.

Pero a corto plazo es restringir el tránsito, ha sacado una resolución directoral el Ministerio de Transportes, pero son para los (4) vehículos especiales con más de 4 metros de ancho. 4 metros de ancho, pues, difícilmente puedan ser trasladados por la Carretera Central, y son esporádicos, y que sobrepasen 60 toneladas; también transitan, pero son esporádicos. Creo que hay que restringir el tránsito a los vehículos que transportan productos no perecibles, como son minerales, madera, combustible y otros productos; darle prioridad a los productos de primera necesidad que vienen del centro del Perú.

Muchas gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Ventura.

Tiene el uso de la palabra, congresista Del Águila.

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

Quisiera aprovechar el contenido del proyecto que estamos discutiendo, para pedir a la comisión que pueda agendar el Proyecto 2859, que es un proyecto de mi autoría, en el cual un poco lo que busca es regular los horarios de entrada y de salida de los camiones de carga pesada a la ciudad de Lima, toda vez que la ciudad, con 11 millones de habitantes, con la carga de vehículos que tiene, prácticamente ha colapsado. Y no solamente eso, sino también creo que estaríamos acorde y estaríamos sintonizados con el requerimiento hecho con la nueva autoridad edil de Lima Metropolitana, que más o menos pide eso.

Entonces, sería bueno que el Congreso, a manera de poder acercar coincidencias, creo en términos políticos y prácticos con la municipalidad, podemos ver el proyecto de tal forma que podamos discutirlo, si es posible perfeccionarlo y poder presentarlo, creo yo, a la ciudadanía y a la Municipalidad de Lima.

Ese es todo mi pedido, presidente.

Gracias.

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

Nosotros vamos a agendar su proyecto de ley porque coincidimos igual con el congresista Ventura, con usted, con respecto a la problemática que existe en la Carretera Central y regular a los camiones de carga.

¿Alguien más quisiera participar?

Congresista Ventura.

El señor VENTURA ÁNGEL (FP).— El pedido que hago pasa porque el Ministerio de Transportes debe sacar una norma, una directiva, una resolución directoral de restringir este tipo de vehículos. Esto no les tomaría ni 2 horas ni 2 días de poder emitir esta resolución directoral.

Ya hay muchos antecedentes referentes a la problemática de la Carretera central, y con el congresista Israel Lazo, también hemos hecho diversas sesiones de trabajo.



Creo que podemos seguir siendo firmes, congresista, en bien de atender a nuestra Macrorregión del Centro. Hace unos minutos he podido demostrar democráticamente que mi posición ha perdido, y no por el hecho de que haya perdido en una votación, presidente, me voy a retirar de mi bancada.

Creemos que podemos ser firmes en que la Macrorregión del Centro que podamos exigir al Poder Ejecutivo que pueda atender de forma inmediata. Y eso es sacar ya así una resolución directoral en 48 horas, restringir el tránsito que vaya por otra ruta, no le estamos exigiendo necesariamente...

La congresista Karla Schaefer me pide una interrupción.

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

La señora SCHAEFER CUCULIZA (FP).— Gracias, presidente. Agradecerle al congresista Roy Ventura.

Mire, lo que pide el congresista Roy Ventura se viene pidiendo acá desde hace 7 años y medio, por lo menos, yo que estoy en esta comisión, congresista Roy Ventura. O sea, hay una posibilidad de darle un mejor flujo a esta carretera, protegerla, darle un poco más de seguridad con hechos tan simples como lo que ha dicho el congresista Roy Ventura. O sea, realmente aquí no sé, yo pienso que acá hay intereses de por medio.

Acá lo hemos solicitado, recuerdo, con el congresista Jesús Hurtado y el mismo congresista Pariona muchas veces y hemos tenido reuniones con ministros de ese entonces de Ollanta Humala, porque cada vez que había un accidente —y usted también, presidente—, vidas que se pierden casi todos los días en esa carretera, ahí; pero ya cuando se caía un bus o era ya un colapso, de vuelta, "traigan al ministro"; la misma historia, la misma historia.

Miren Pasamayo, que uff, vinieron acá, foto, foto, cámaras, "que pongan las barreras de contención", hasta ahora no las han puesto (ríe.) ¡Imagínense, qué vergüenza! ¡Qué vergüenza!

Entonces, esas son decisiones claras, eso es voluntad política. A ver, los que están acá, que han venido de Transportes, que estaban buscándonos para el voto este, ya pues, ahora, ¿por qué no van y le dicen el director encargado y a su ministro? No es que venga acá. No, que saque una resolución directoral para darle solución a una de las carreteras más importantes que está colapsada. ¡Entiendan, por amor a Dios! ¿Dónde está el señor famoso Concha que no sabe cuál es el aforo que debe tener esa carretera, y decir "no, señor, usted ya no puede transitar"? Es como que aquí yo quiero meter 1000 personas, pues, presidente. Todo tiene un aforo.

Una infraestructura tiene un aforo, esa carretera ya no puede más. Sí debían de... feliz que pasen más y que pasen más, qué importa un bus encima del otro, porque se llenan la plata a los bolsillos. Son 7 curvas, 7, yo las he estudiado, 7 curvas, y es un pleito "en que no me entrega el terreno", "que sí me entrega el terreno", "que no me entrega el terreno", "que es culpa tuya", años. Esa concesión fue en la época del señor Alan García, que para "el gran amigo" será, porque ¿qué ha hecho?, ¿qué ha hecho para beneficiar a esa carretera?, ¿qué mejora le ha hecho?, las casetas de los peajes, esas son las mejoras.

Igual pasa en la gran mayoría. En la Vía de Evitamiento, Evitamiento. ¿Qué es evitamiento?, ¿cuál es el concepto de evitamiento? Díganme, ¿esto es evitamiento lo que hay acá? ¿Qué evitas? No evitas nada, es una procesión de carros. Pero las casetas están lindas, ¿no?, y bueno, los alcaldes que han dado esas concesiones, bajo qué términos, serios cuestionamientos, al día de hoy, ¿no?, hasta coimas, supuestamente; o sea, no pasa nada acá en este país.

Entonces, si exhortamos y que sea por votación que se le mande una carta al director, que por favor —ya se viene pidiendo años— saque esta resolución directoral para poder sacar adelante esos temas. Esas personas no pueden transitar. Esa dimensión del eje está en el reglamento que no deben estar ahí, y no digo la palabra, no le hacen caso, vamos a decir más elegante.



Gracias.

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

Concluya, congresista Ventura.

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

Qué bueno que la congresista Karla Schaefer esté integrando esta comisión porque nos da la razón de que más 7 años se viene pidiendo que saquen una simple resolución directoral para restringir el tránsito de estos vehículos.

Yo transito constantemente por la carretera Lima-Canta-Huallay, y ya me he encontrado con muchos vehículos de gran tamaño, tráiler, madereros, minerales que están transitando por esta carretera que tiene mejores condiciones que la Carretera Central.

Decisiones a corto y mediano plazo es lo que le exigimos al sector Transportes. Creo que pasa bastante por una decisión, voluntad política que pueda haber.

Si es que el Ministerio de Transportes no saca esta resolución, presidente, el día de hoy estoy presentando un proyecto de le pido que pueda dar celeridad a este proyecto de ley para restringir el tránsito de vehículos pesados por la Carretera Central.

Muchas gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Ventura.

En el quinquenio del gobierno pasado, como dijo la congresista Schaefer, se presentó ya el proyecto de ley pico y placa que también tenía el mismo sentido, de regular la transitabilidad de los carros pesados que lamentablemente se archivó en el Parlamento ese proyecto.

Esperamos que el proyecto de congresista Edmundo y el de usted, congresista Ventura, se apruebe para poder de una vez regular eso si es que el Ministerio de Transportes no toma acción.

Vamos a pasar a la votación.

Congresista Aguilar, (a favor); congresista Karla Schaefer (); congresista Elías, (a favor); congresista Del Águila (); congresista Ventura (a favor); congresista León (); congresista Clemente (); congresista Martorell (); congresista Lazo (); la presidencia ()...

Se ha aprobado por unanimidad.

Pasamos al cuarto punto.

En la agenda el debate del predictamen recaído en el Proyecto Ley 2332, mediante el cual se propone como texto sustitutorio la ley que sanciona al transporte de niñas y niños y adolescentes en vehículos de transporte y naves fluviales o aeronáuticas sin autorización correspondiente.

La comisión para el análisis de la presente iniciativa legislativa, considera tener en cuenta lo establecido en el Código de los Niños y Adolescentes en el Capítulo VIII, referido a las autorizaciones en al artículo 111.º y 112.º, que establece la obligación de los padres notarialmente para los viajes internacionales en caso no le acompañen los dos.

Para los viajes al interior del país, no requerirá autorización notarial, basta que vaya acompañado por uno de los padres. Asimismo establece la autorización judicial cuando falten ambos padres.



Lo expuesto no llevaría a colegir que existe un marco jurídico para gran parte de lo expuesto por la iniciativa legislativa, sin embargo la comisión considera que con respecto al transporte por vía fluviales no existe precisiones en la norma, máxime si el transporte por esta vía es concebido con un medio que trata de personas especialmente en nuestra niñez y adolescentes de nuestra selva.

En otras palabras, los niños necesitan una atención y protección especial.

Sancionar el transporte de niñas y niños y adolescentes en vehículos de transporte y naves fluviales o aeronáuticas sin autorización correspondiente que habrán de aplicarse a nivel regional.

Otro factor que nuestra comisión ha tenido en cuenta, es que en el debate de la Comisión de la Mujer, congresistas representantes de nuestros departamentos de la selva, solicitaron que se legisle el transporte fluvial. Es una importante pero informal vía de comercio exterior, pero necesaria por la costumbre de los usuarios propios de la zona de influencia, donde se aplicaría dicha propuesta legislativa.

Teniendo en consideración que el transporte fluvial es en muchas veces la única forma de transportarse, la comisión considera que la establecerse condiciones de traslado con los padres, este no debe obligarse la existencia de documento notarial, ya que la población de la zona muchas veces tienen justo para su sostenimiento y no se le puede cargar gastos adicionales ni trámites que muchas veces no comprenden.

Por las consideraciones expuestas, la comisión propone la aprobación de la iniciativa legislativa con el texto sustitutorio, mejorando el texto aprobado en la 9.^a Sesión Ordinaria de la Comisión Mujer y Familia, realizado el 4 de abril de año 2018.

Por lo expuesto, vamos a someter...

Si algún congresista desea participar, o pasamos a la votación directamente. A la votación.

Congresista Aguilar. Ah, congresista Elías, tiene uso de la palabra.

El señor ELÍAS AVALOS (FP).— Presidente, no me queda claro en este proyecto de ley, cómo van a hacer los niños de las comunidades indígenas, hay un sinnúmero de comunidades indígenas dentro del departamento de Loreto para trasladarse de un lado a otro, si ahí no hay autoridad, solamente el jefe de la comunidad o la persona encargada de ver esos asuntos internos comunales, pero cómo se manejaría esto. Esa es la parte que no me queda claro y que va a ser un poco complicada también.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Elías.

Congresista Clemente.

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

En la misma línea del congresista Elías.

Yo creo que la intención del proyecto de ley es bueno, pero en la práctica eso no va a funcionar, presidente. La gente se mueve por diferentes partes, y en la selva es el tema fluvial, pero imagínate si se movilizan escolares, tendrían que ir con sus papás, y si hay tres niños, de repente van diferentes unidades, van a estar todo el día viajando con los chicos, ¿no?

Entonces presidente creo que sería un mejor análisis de este proyecto de ley para poder revisarlo y aprobarlo. Pero así como está me parece que en la práctica no funciona.

Gracias, presidente.



El señor PRESIDENTE.— ¿Algún congresista desea participar? Ninguno.

Lo que se trata es de los viajes en lanchones al exterior, como cruzan las fronteras se tiene que regular esta parte porque prácticamente parece que están saliendo por ahí. Los colegas congresistas de la zona de afluencia, ellos son los que están haciendo esta propuesta, en todo caso tenemos el Pleno para poder extendernos en este tema.

Congresista Karla Schaefer, tiene uso de la palabra.

La señora SCHAEFER CUCULIZA (FP).— Sí, gracias presidente.

Mire, nuestro país tiene una cantidad de kilómetros de frontera, especialmente para los que están en esta realidad, y lamentablemente algunos congresistas quizás no conocen. Yo sí he podido conocer todo mi país, especialmente estas zonas. Yo he estado hasta en el leprosorio de San Pablo en Leticia, (5) y ahí la única forma de comunicarse de una comunidad a otra es vía fluvial y triste, que muchos de esos lugares de nuestra frontera con la Amazonía, en el caso de Purús, nuestro abastecimiento es de Brasil, presidente. Hay gente que no conoce, lamentablemente.

O sea, por más que queramos de la parte peruana comunicarnos con Purús vía fluvial, no se puede; entonces ellos se tienen que abastecer de Brasil. Van a nacer a Brasil, señor. ¡Por amor a Dios! (ríe.) Entonces hay que conocer las realidades. Es tristísimo. Los puestos de vigilancia fronteriza son de terror: pase al Ecuador, aire acondicionado; en Piura, de esteras. Así es, pero no conocen, no conocen las realidades. Van a los escenarios a que los aplaudan y no caminan alrededor para ver y recoger las realidades, ¿no?

Entonces, presidente, este proyecto es importantísimo para esas zonas que son nuestros peruanos, que son nuestros hitos, que deberíamos nosotros darle todo porque están desarrollando, cuidando nuestras fronteras, hay que visualizarlos y hay que ayudarlos como sea.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista.

Claro, evitar la trata también.

Vamos a someter a votación.

Congresista Aguilar, (a favor); congresista Schaefer (); congresista Elías (abstención); congresista Del Águila (); congresista Ventura (); congresista León; (a favor); congresista Flores, (abstención); congresista Martorell, (abstención); congresista Lazo (); (a favor), la presidencia. Es aprobado por mayoría.

Vamos a someter a votación el acuerdo de la Comisión de Transportes y Comunicaciones.

Exhorte al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, emita una resolución que regule el tráfico de transporte de carga pesada en la Carretera Central, informando a la comisión de las acciones a tomar por el ministerio.

Vamos a someter este pedido a votación.

Los congresistas que estén a favor: congresista Aguilar, (a favor); congresista Elías, (); congresista Del Águila, (); congresista Ventura...

El señor VENTURA ÁNGEL (FP).— Mi voto es a favor, presidente, pero recomendando y quiero pedir que en el documento precisen que mejoren la resolución directoral que han emitido el 18 de enero, restringiendo el tránsito de vehículos de 60 toneladas y 4 metros de ancho, que mejoren esa resolución



directoral, va una solución a corto plazo.
Presidente, mi voto a favor.

El señor PRESIDENTE.— Justamente, van a informar a la comisión los acuerdos que se tomen.

Congresista León, (a favor); congresista Flores, (); congresista Martorell, (); congresista Lazo, (); la presidencia, (a favor). Aprobado por unanimidad.

Finalmente, la dispensa del trámite de aprobación del Acta se votará a mano alzada.

Los que estén a favor. Aprobado por unanimidad.

Agradeciendo su presencia, siendo las 10 y 30 de la mañana, del martes 29 de enero, se levanta la sesión.

Muchas gracias.

—A las 10:30 h, se levanta la sesión.