

**CONGRESO DE LA REPÚBLICA
SEGUNDA LEGISLATURA ORDINARIA DE 2023**

**COMISIÓN DE DEFENSA DEL CONSUMIDOR Y ORGANISMOS REGULADORES DE
LOS SERVICIOS PÚBLICOS
(DOCUMENTO DE TRABAJO)**

**LUNES, 15 DE ABRIL DEL 2024
PRESIDENCIA DEL SEÑOR WILSON SOTO PALACIOS**

—A las 11:09 h, se inicia la sesión.

El señor PRESIDENTE.— Señores congresistas, iniciaremos la Décimo Quinta Sesión Ordinaria.

Pido a la secretaria técnica, que pase lista para verificar el *quorum*.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Con su venia, señor presidente.

Se llama a la asistencia.

Congresista Wilson Soto Palacios.

El señor SOTO PALACIOS (AP).— Presente.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Soto Palacios, presente.

Congresista Rosangella Barbarán Reyes (); congresista Adriana Tudela Gutiérrez (); congresista César Revilla Villanueva (); congresista Jorge Morante Figari (); congresista Auristela Obando Morgan.

La señora OBANDO MORGAN (FP).— Obando Morgan, presente.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Obando Morgan, presente.

Congresista Américo Gonza Castillo (); congresista Waldemar Cerrón Rojas (); congresista José...

La señora TUDELA GUTIÉRREZ (AP-PIS).— Tudela, presente.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Tudela Gutiérrez, presente.

Congresista José Arriola Tueros...

El señor MORANTE FIGARI (FP).— Morante Figari, presente.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Morante Figari, presente.

El señor ARRIOLA TUEROS (NA).— Buenos días.

Arriola, presente.

Gracias.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Arriola Tueros, presente.

Congresista Lady Camones Soriano (); congresista Sigrid Bazán Narro.

La señora BAZÁN NARRO (CD-JPP).— Bazán Narro, presente.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Bazán Narro, presente.

Congresista Susel Paredes Piqué (); congresista Paul Gutiérrez Ticona (); congresista Milagros Jáuregui Martínez de Aguayo (); congresista José León Luna Gálvez ().

Se deja constancia de la dispensa presentada por el congresista Luis Gustavo Cordero Jon Tay.

Asimismo, han marcado asistencia en el chat de la sesión los congresistas Revilla Villanueva, Milagros Jáuregui Martínez de Aguayo, Lady Camones Soriano, Gutiérrez Ticona, y Paredes Piqué.

Existe el quorum de Reglamento.

Han marcado asistencia 11 señores congresistas.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias.

En consecuencia, siendo las 11 con 9 minutos del lunes 15 de abril del 2024, contando con el *quorum* de Reglamento, se da inicio a la Décimo Quinta Sesión Ordinaria de la Comisión de Defensa del Consumidor.

Aprobación del acta.

Se remitió el acta de fecha 8 de abril del 2024.

Consulto si habría alguna observación al acta.

No habiendo ninguna observación, dejamos constancia de la aprobación del acta por unanimidad.

Pasamos a la sección Despacho.

DESPACHO

El señor PRESIDENTE.— Señores congresistas, han recibido con la agenda los documentos remitidos y recibidos por la Comisión hasta el 11 de abril.

Pasamos a la sección Informes.

Informes

El señor PRESIDENTE.— Quiero informar que, tal como se aprobó en el Plan de Trabajo de la Comisión, se está programando una sesión ordinaria descentralizada en la ciudad de Huancavelica, para la primera semana de mayo, lunes 6 de mayo.

Por ello, con la debida antelación remitiremos a sus despachos los detalles de la misma.

Si ningún congresista quiere hacer ningún informe, pasamos a la estación Pedidos.

Pedidos

El señor PRESIDENTE.— Nos acompaña la congresista Maricarmen Alva.

Le concedemos el uso de la palabra.

La señora ALVA PRIETO (NA).— Gracias, presidente.

Quisiera hacer el siguiente pedido, aprovechando la agenda que tienen hoy día, que va a estar aquí el ministro de Transportes y el jefe de Proinversión.

El día viernes, tuve una reunión con un grupo de representantes de la Asociación de Propietarios Afectados por el Proyecto Anillo Vial Periférico Lima - Callao Independencia.

Estos señores vienen solicitando ser atendidos por el ministro de Transportes y por el director ejecutivo de Proinversión, en razón a que señalan que el proyecto que se viene ejecutando Anillo Vial Periférico les estaría generando serias afectaciones, sobre todo el Tramo II, que atraviesa sectores consolidados en los distritos de Independencia, San Juan de Lurigancho, Chosica y la Vizcacherra, donde existen colegios, parques, centros de salud, iglesias, negocios y un total de 4000 viviendas que hacen un total de 60 000 personas afectadas.

Según refieren los miembros de esta Asociación, el Ministerio habría iniciado el proceso de adquisición y expropiación de los terrenos sin considerar el perjuicio que les viene causando a las familias.

Por lo que, contando hoy con la presencia en la Comisión del ministro de Transportes, cuando empiece su exposición, presidente, si es posible y usted tiene a bien darle un espacio, unos minutos, para que la señora Johany Gonzales, en representación de la asociación antes mencionada, pueda exponer esta problemática y puedan así lograr ser escuchados por las autoridades y ser atendidos en sus reclamos.

Creo que es muy importante que puedan estar ellos presentes unos minutitos, nada más, para que hablen del tema.

Debo señalar que desde mi despacho he cursado oficio al ministro de Transportes para que se pueda agendar una reunión conjunta con el director ejecutivo de Proinversión y los pobladores afectados.

Muchas gracias, presidente.

Estoy segura que va a poder ser escuchado la asociación que se ven afectados, ya que estamos en esta Comisión tan importante, que tiene como objetivo defender al consumidor, a la población.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias por su participación, congresista María del Carmen Alva.

Nosotros vamos a atender su pedido.

Es importante también en este caso, ya que va a estar presente el señor ministro de Transportes y Comunicaciones.

Toda vez que también tenemos una agenda bastante extensa, les daremos la palabra por unos minutos.

Nos pide la palabra la congresista Obando Morgan.

La señora OBANDO MORGAN (FP).— Gracias, presidente.

Para decirle que lo tengo justamente como un tema para conversarlo con el ministro.

Tengo el contrato. Conozco bien lo que pasó con Proinversión, que de repente lo dejó truncado.

Todo eso ya lo tengo para conversarlo con el ministro.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Obando.

¿Algún parlamentario más que desee hacer algún pedido?

Si no hay pedidos, pasamos a la sección Orden del Día.

ORDEN DEL DÍA

El señor PRESIDENTE.— Primer tema, predictamen recaído en los Proyectos de Ley 6273, 7176, 7611, 7254, 7307 y 7457, que propone la Ley que modifica la Ley 29459, Ley de los Productos Farmacéuticos, Dispositivos Médicos y Productos Sanitarios, a fin de ampliar la protección al consumidor.

Colegas congresistas, luego de un exhaustivo análisis de las intervenciones de los congresistas miembros de la Comisión, que participaron en el debate que se dio en la sesión pasada, conforme nos comprometimos, hemos tenido reuniones a lo largo de la semana con vuestros asesores, a quienes agradecemos el tiempo dedicado.

Así también nos hemos reunido con gremios, que pidieron ser escuchados.

Y producto de dichas reuniones, hemos logrado presentarles hoy un nuevo texto sustitutorio que incorpora lo siguiente:

Se incluye a los establecimientos farmacéuticos del sector público de la obligación de mantener el stock mínimo del 30% de medicamentos genéricos, en denominación común internacional.

Se incorpora la obligación del químico farmacéutico responsable del establecimiento de dispensación, respecto a que únicamente puede sugerir al usuario alternativas al medicamento genérico similares o bioequivalentes, respecto de los medicamentos prescritos en una receta médica.

Se incorpora la posibilidad de que se puede hacer publicidad comparativa de precios de medicamentos con receta médica, siempre y cuando dicha publicidad esté dirigida al cuerpo médico y difundida por medios exclusivamente dirigido a ellos.

Se mejora la redacción de algunos artículos, por sugerencia de técnica legislativa.

Estos serían los cambios del predictamen, y lo someto al debate.

Los congresistas que quieran intervenir, pueden solicitar el uso de la palabra.

Tiene la palabra, congresista Morante.

El señor MORANTE FIGARI (FP).— Gracias, presidente.

Primero, para agradecerle el hecho de haber incorporado el tema de los servicios de salud pública, las farmacias públicas que están en los centros de salud, en los hospitales y demás.

Creo que es importante que también el Estado, al momento de realizar sus compras, no esté comprando solamente medicamentos de marca, sino también genérico, y que pueda realmente abastecerse y tener la posibilidad de entregar estos medicamentos en sus propias farmacias.

En realidad, lo que ha estado haciendo el Estado es a veces comprar mucho de marca y no tener los medicamentos genéricos. Por lo tanto, se estaba generando mucho gasto en el Estado.

Esta ha sido una propuesta que hemos hecho nosotros desde el primer momento, desde Fuerza Popular...

El señor GONZA CASTILLO (FP).— Por favor, considerar mi asistencia.

Congresista Gonza.

El señor MORANTE FIGARI (FP).— Presidente, este es un punto que hemos estado poniendo nosotros como Fuerza Popular en nuestro proyecto de ley, como algo importante y trascendente.

Hay que tener en cuenta que el 95% de las atenciones médicas se hacen en el sector público. En realidad, es un 5% que solamente es en el sector privado.

No obstante ello, los pacientes del sector público iban a comprar sus medicamentos en las farmacias privadas, porque las farmacias del Estado no tenían genéricos ni medicamentos.

Con esto, estamos obligando a las farmacias del Estado a tener el stock necesario de los medicamentos para poder satisfacer las necesidades de la población.

Gracias por tomar en cuenta esto, presidente.

Esto es un aporte de nuestra bancada de Fuerza Popular a este tan importante proyecto.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Morante.

Nos pide la palabra la congresista Obando.

La señora OBANDO MORGAN (FP).— Gracias, señor presidente.

Solamente para agregar algo a lo que ha dicho mi colega, el congresista Morante.

Decirle que desde Fuerza Popular vamos a estar vigilantes de cómo se implementará y aplicará la presente norma, sobre todo un seguimiento posterior, a fin de garantizar que no se perjudique a las más de 18 000 boticas independientes y más pequeñas a quienes Fuerza popular inicialmente propuso excluir, por

considerar que estos emprendedores son los que se encuentran más cerca de los pacientes, sobre todo en provincias y ciudades pequeñas del país.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, estimada congresista Obando.

Nos pide la palabra también la congresista Bazán.

La señora BAZÁN NARRO (CD-JPP).— Gracias, señor presidente.

Solo para hacer una acotación, particularmente porque se había conversado ya, como usted dijo, en reunión con los asesores técnicos de la Comisión el texto final y consensuado.

Sin embargo, es importante mencionar que se ha agregado una última disposición, un último proyecto a este predictamen que usted presenta, que permite la publicidad de medicinas que necesitan receta médica.

Y eso sí es algo que yo cuestionaría y que pediría, en todo caso, sea reevaluado, señor presidente, porque la actual ley prohíbe este tipo de publicidad.

Entiendo que hay dos informes tanto de Indecopi como del Ministerio de Salud, que no están de acuerdo con ese tema.

Según el reglamento sobre medicinas de la Organización Panamericana de la Salud, los medicamentos no son simplemente productos de consumo, sino son un bien social.

Y se ha establecido que las medicinas sin receta son objeto de publicidad, pero se excluyen de esta publicidad a las medicinas bajo receta médica, precisamente porque son estos medicamentos los que causan normalmente dependencias, suelen tener daños colaterales, se necesita un asesoramiento y prescripción previa de un especialista médico.

Y todas estas cosas están expresadas en el informe que le comento, que ha emitido Indecopi y Minsa sobre este proyecto de ley que se ha incorporado el día de hoy. **(2)**

Es un consenso también en la Organización Panamericana de la Salud y en la norma técnica del Minsa.

Por lo tanto, señor presidente, pediría se retire el inciso b) y el último párrafo incorporados al artículo 39 de la Ley 29459 en el texto sustitutorio que usted ha planteado y que no fue conversado, lo recuerdo bien, con mis asesores el día jueves de la semana pasada.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, congresista Bazán.

También quiero dejar constancia de la presencia en la sesión del congresista Gonza Castillo, del congresista José Luna Gálvez, del congresista Eduardo Castillo Rivas.

También le damos la bienvenida al congresista Arturo Alegría, quien nos acompaña presencialmente.

¿Algún otro parlamentario que desee intervenir?

Nos pide la palabra el congresista Eduardo Castillo.

El señor CASTILLO RIVAS (FP).— Sí, presidente.

En principio, en sentido contrario a lo que nuestra colega ha manifestado, la colega que me antecedió en la palabra.

Agradezco a la Comisión y al equipo técnico por haber considerado la propuesta contenida en el Proyecto de Ley 6273, de mi autoría, la que permitiría precisar la publicidad de los medicamentos de los laboratorios deben proporcionar al personal de salud responsable de emitir las recetas a los pacientes, para que el cuerpo médico pueda tener acceso a información comparativa respecto no solo de la composición de los medicamentos, sino respecto a la calidad y al precio del fármaco.

Como ya hemos explicado, señor presidente, es importante que el personal de salud además reciba toda la información posible respecto a la calidad y al precio de medicamentos que vayan a prescribir, para brindar una verdadera protección al usuario y faciliten el trabajo del químico farmacéutico, para una mejor orientación, que es la finalidad, y buena dispensación de los productos, reduciendo el índice de la automedicación en la población.

Con esta medida, señor presidente, es el usuario final el que obtendrá mayores beneficios tanto en su salud como en su economía familiar.

Muchísimas gracias por acoger el pedido que se hizo a este dictamen, que en la sesión pasada se pidió y que ahora ha sido recogido.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias por su participación, congresista Castillo.

¿Algún otro parlamentario que desee intervenir?

Quisiera, en todo caso, por la participación de la congresista Bazán, sobre su comentario, decir lo siguiente:

El tema de la publicidad es competente y dirigida exclusivamente al cuerpo médico.

Solamente quisiera esclarecer ese punto.

Si no hay más intervenciones, vamos a dar por culminado el debate.

Pido a la secretaria técnica proceda a la votación nominal.

Pido a los colegas congresistas que estén en la plataforma verbalicen su voto para mayor transparencia.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Con su venia, señor presidente.

Se saca a votación el predictamen recaído en los Proyectos de Ley 6273, 7176, 7211, 7254, 7307 y 7457.

Pedimos a los congresistas expresar el sentido de su voto.

Congresista Wilson Soto Palacios.

El señor SOTO PALACIOS (AP).— A favor.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Soto Palacios, a favor.

Congresista Eduardo Castillo Rivas.

El señor CASTILLO RIVAS (FP).— A favor.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Castillo Rivas, a favor.

Congresista Adriana Tudela Gutiérrez.

La señora TUDELA GUTIÉRREZ (AP-PIS).— Abstención.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Tudela Gutiérrez, en abstención.

Congresista César Revilla Villanueva.

El señor REVILLA VILLANUEVA (FP).— A favor.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Revilla Villanueva, a favor.

Congresista Jorge Morante Figari (); congresista Auristela Obando Morgan.

La señora OBANDO MORGAN (FP).— A favor.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Obando Morgan, a favor.

Congresista Américo Gonza Castillo (); congresista José Alberto Arriola Tueros.

El señor ARRIOLA TUEROS (NA).— A favor.

El señor MORANTE FIGARI (FP).— Morante, a favor.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Morante Figari, a favor; Arriola Tueros, a favor.

Congresista Lady Camones Soriano ().

Se deja constancia que a las 11 y 26, en el chat de la sesión, la congresista Camones Soriano manifiesta su voto a favor.

Congresista Sigrid Bazán Narro.

La señora BAZÁN NARRO (CD-JPP).— Señor presidente y señora secretaria, me voy a abstener, porque la redacción no menciona que la publicidad será solo para personal médico.

Con esa observación, me abstengo.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Bazán Narro, en abstención.

Congresista Susel Paredes Piqué ().

Se deja constancia que la congresista Paredes Piqué consigna su voto a favor.

Congresista Paul Gutiérrez Ticona ().

Se deja constancia, a las 11 y 26, que el congresista Gutiérrez Ticona manifiesta su voto a favor.

Congresista Milagros Jáuregui Martínez de Aguayo ().

Consigna su voto a favor.

Congresista José Luna Gálvez ().

Se deja constancia que la congresista Paredes Piqué cambia su voto por abstención.

Se vuelve a hacer el llamado a los señores congresistas.

Congresista Américo Gonza Castillo (); congresista José Luna Gálvez ().

Se deja constancia, a las 11 y 29, el voto a favor del congresista Luna Gálvez.

El señor GONZA CASTILLO (PL).— Congresista Gonza, a favor.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Gonza Castillo, a favor.

Señor presidente, han votado 11 señores congresistas a favor, y tres abstenciones.

El dictamen ha sido aprobado por mayoría.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias.

Igual, agradecer a todos los congresistas que han votado a favor de este importante predictamen.

Era el compromiso de esta Comisión para velar por los intereses de todos los usuarios y consumidores.

Nosotros en un primer momento invitamos al señor ministro de Salud, y hemos comprometido.

Felicitamos también a todos los congresistas que han presentado estas importantes iniciativas legislativas que hoy hemos aprobado.

Vamos a pasar al siguiente punto de la agenda.

Predictamen recaído en el Proyecto de Ley 6815/2023-CR, que propone con texto sustitutorio la Ley que modifica la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor, para garantizar la salud, seguridad e integridad física del consumidor.

Pasaré a sustentar el predictamen que fue debidamente repartido.

Esta es una iniciativa que nace de la preocupación constante, pues a diario y a nivel nacional podemos ver extensas filas en las vías públicas y dentro de las instituciones públicas y privadas, donde los ciudadanos aguardan pacientemente su turno para acceder a los servicios que buscan satisfacer sus necesidades.

Lamentablemente, esta espera se ve empañada por la falta de atención, debido a las deficiencias de infraestructura que aquejan a estos espacios.

Estas colas se forman en bancos, en entidades financieras, supermercados, colegios y terminales de transporte público.

Los ciudadanos se exponen a las inclemencias climáticas exacerbadas por el cambio climático, tales como frío, lluvia, viento, solo o polvo.

La prevalencia de esta problemática se intensifica notoriamente en las provincias, donde la falta de infraestructura adaptada y servicios adecuados afectan de manera más acentuada a los sectores vulnerables de la población, en particular a los adultos mayores, quienes por su fragilidad enfrentan mayores dificultades para sortear las adversidades de las largas esperas en condiciones adversas.

Asimismo, las personas con discapacidad se ven afectadas de manera significativa, debido a sus limitaciones físicas, encontrándose en una posición desventajosa para acceder a los servicios esenciales en igualdad de condiciones.

La carencia de instalaciones accesibles se convierte en una barrera adicional, comprometiendo su movilidad y autonomía.

Hemos preparado un vídeo para observar la problemática y presentar evidencias de lo señalado.

Por favor.

—Se procede a exhibición de vídeo.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias.

Hemos evidenciado en el vídeo, donde nosotros estamos dejando constancia.

Esta iniciativa de mi autoría fue consultada con las entidades competentes.

Se recibieron y analizaron las opiniones del Indecopi, de la Cámara de Comercio de Lima, de la Asociación de Bancos del Perú y de la Defensoría del Pueblo.

Se ha realizado un análisis costo - beneficio, lo cual permite dar mayor alcance a la propuesta planteada.

La conclusión es que el objeto de la propuesta legislativa es viable y corresponde a la Comisión reafirmar que los proveedores tienen el deber de garantizar la salud, seguridad e integridad física de los consumidores dentro de su local o establecimiento comercial.

Así también los proveedores tienen el deber de mantener la infraestructura adecuada de sus instalaciones y alrededores para garantizar una espera de atención segura para la salud e integridad física de sus consumidores.

Debemos señalar que no se pretende afectar a los proveedores ni mucho menos hacerlos responsables de la inseguridad ciudadana que vivimos. No debe entenderse en ese sentido.

Por el contrario, el objeto de la propuesta legislativa es que, dentro del local comercial, en la puerta de este, el consumidor pueda sentirse seguro y no sea pasible de adquirir algún tipo de daño físico por alguna acción u omisión en las instalaciones propias del local comercial, como podría ser un corto circuito, una fuga de gas, etcétera.

De ninguna manera se busca hacer responsable al proveedor de acciones delincuenciales, que pueden ocurrir en cualquier momento y lugar.

Es pertinente recordar el mandato del artículo 65 de la Constitución Política, que señala que el Estado defiende el interés de los consumidores y usuarios. **(3)**

Para tal efecto, garantiza el derecho a la información sobre los bienes y servicios que se encuentran a su disposición en el mercado y, asimismo, vela en particular por la salud y seguridad de la población.

Colegas, la salud de las personas no solo comprende la ausencia de enfermedades, sino también el bienestar físico y mental de toda una sociedad.

Y en ese sentido, las personas, en una relación de consumo o en las tratativas de esta, tienen derecho a realizar compras seguras.

Por ello, quien ofrece un servicio o vende un producto tiene la obligación de garantizar no solo que su producto no es dañino a la salud, sino también que el ambiente donde ofrece al mercado sea un ambiente de bienestar físico y mental para los consumidores.

Producto de ese análisis, presento un texto sustitutorio por el que se modifica el artículo 25° de la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor, en los siguientes términos:

Artículo 25°.— Deber general de seguridad.

El proveedor garantiza la salud, seguridad e integridad física del consumidor dentro de su local o establecimiento comercial.

Asimismo, mantiene en condiciones óptimas la infraestructura de sus instalaciones y la zona de acceso a este, con el fin de garantizar una espera de atención segura para la salud e integridad física de sus consumidores.

He concluido con la sustentación, y someto al debate.

Los señores congresistas que quieran intervenir, pueden solicitar el uso de la palabra.

Si no hay más intervenciones, damos por culminado el debate y pasamos a la votación.

Congresista Morante, tiene la palabra.

El señor MORANTE FIGARI (FP).— Presidente, mire.

El proyecto está bien, pero creo que necesitaría algunos ajustes.

Es más, entiendo, dentro de los informes, Indecopi ha dicho que está de acuerdo con el texto en general, o sea, con la iniciativa, sin embargo, había algunos problemas de redacción en esta parte del artículo 25, que deberían de corregirse.

¿Por qué? Claro, evidentemente el proveedor tiene que ser totalmente responsable de lo que son sus instalaciones y mantenerlas en óptimas condiciones para recibir al público o al consumidor.

Pero, por ejemplo, cuando se habla de las instalaciones alrededor o fuera del local, ya es un poco difícil, es un poquito más complicado, porque, por ejemplo, ahí puede haber determinadas autorizaciones municipales, si es que el municipio te permite o no te permite usarlos, por ejemplo, poner toldos o cosas por el estilo. Eso requiere ya un tema de legislación municipal.

A lo mejor la colocación de determinado mobiliario urbano, digámoslo así, afecta, por ejemplo, el ornado de la zona o afecta en la parte arquitectónica, lo que sea, que podría estar prohibido por los municipios.

Entonces, a lo mejor, se podrían generar condiciones de imposible cumplimiento, y podría eso afectar, sobre todo me pongo a pensar en las zonas, por ejemplo, monumentales o las zonas del centro histórico. Y centro histórico no solamente hay en Lima, hay en todas nuestras ciudades.

Iquitos también tiene su centro histórico, su centro monumental. Y hay muchas de estas instalaciones de las que usted habla en el proyecto de ley que tienen sus locales justamente en esas zonas monumentales.

Y ciertamente, el Ministerio de Cultura es muy celoso al momento de permitir o no la colocación de determinadas infraestructuras o mobiliario urbano en estas zonas, lo propio el municipio.

Evidentemente, presidente, a mi entender, creo esto podría requerir un mayor análisis o tal vez un cuarto intermedio para que venga la gente de Indecopi y pueda explicarme mejor las observaciones que hace, en particular a la redacción.

Ellos dicen que en un principio están de acuerdo con la norma, pero que tal vez habría que hacerle algunos ajustes para efectos de no generar condiciones, como le digo, de imposible cumplimiento o tal vez de obligaciones que tuviera hacer por parte del proveedor, pero que el cumplimiento de estas no está bajo su alcance, sino a través de alguna autoridad o un tercero.

Entonces, presidente, solicitaría que vayamos a un cuarto intermedio y pidamos al Indecopi que venga a explicar mejor sus observaciones con respecto a este tema.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista, por su participación.

Usted sabe, nosotros hemos hecho diversas audiencias públicas, hemos estado en su tierra, en Iquitos. Hemos visto, por ejemplo, cómo eran las largas colas en los establecimientos, en este caso del Banco de la Nación.

Usted sabe bien, señor congresista, en Iquitos el calor es intenso, la lluvia también. Y he visto largas colas.

Lo mismo en la tierra del congresista Eduardo Castillo, en Piura—hemos hecho audiencia pública también— en las cajas municipales, en el Banco de la Nación. Y qué cantidad de usuarios están en las colas.

Lo mismo pasa en Ica. Lo mismo pasa en Huancavelica. Soy de Huancavelica.

Voy a poner un ejemplo.

El distrito de Paucará, es un distrito inmenso, hay mucho comercio, solamente existe Banco de la Nación.

Y créanme, estimados colegas congresistas, hay muchas colas desde la madrugada.

No solamente pasa en Huancavelica, pasa en Arequipa, en Huancayo, en Lima.

Vayamos aquí al Jirón Lampa con Jirón Puno o vayamos a la Plaza Mayor, y veamos cómo están las colas.

Creo que también tenemos que velar por los usuarios, qué están haciendo al respecto...

El señor MORANTE FIGARI (FP).— Presidente...

El señor PRESIDENTE.— Estimado congresista, estoy participando. Por favor, con todo gusto le he escuchado a usted, y déjeme también...

El señor MORANTE FIGARI (FP).— Luego me da la palabra un minuto, por favor.

El señor PRESIDENTE.— Eso es producto de las audiencias públicas. Entonces, hemos recogido esas demandas.

Uno ve en tanto calor que los usuarios están en colas.

Por ejemplo, en el Metropolitano tenemos el problema. Vayamos a Naranjal, cómo están en filas de filas los usuarios.

Eso ha sido de las audiencias públicas que hemos hecho. Hemos plasmado en este caso en un proyecto de ley.

Ahora estamos debatiendo prácticamente en defensa de los consumidores y usuarios.

El congresista Morante me pedía otra vez la palabra.

El señor MORANTE FIGARI (FP).— Sí, Presidente.

No dudo en lo más mínimo de que sea un pedido que se haya visto en las audiencias públicas.

Y lo que usted señala de mi región es totalmente cierto.

El problema es que muchas veces el Banco de la Nación o las instituciones, tanto públicas como privadas, han querido dar solución a esto poniendo toldos o poniendo elementos que pudieran beneficiar a los usuarios.

Sin embargo, se han estrellado con disposiciones de carácter municipal o del Ministerio de Cultura que lo impiden.

Entonces, no creo que sea tanto un problema de este tipo, sino que efectivamente también hay la participación de terceras entidades que, como le digo, pueden afectar el derecho del consumidor.

Podemos nosotros sacar una norma que sí efectivamente, en virtud a lo pedido por los consumidores, saldría muy linda, muy bonita la norma, pero que al final sería impracticable, porque tendríamos autoridades, léase Ministerio de Cultura, sobre todo.

Y le digo directamente, caso Iquitos. Toda esa zona donde incluso está el Banco de la Nación, que usted ha señalado, es zona monumental y no te permiten poner toldos, no te permiten poner nada de ese tipo de cosas.

Entonces, esa es una parte del problema, presidente.

Por eso, creo que sería muy importante contar con Indecopi para que nos pudiera ayudar en un tema de la redacción.

Estoy de acuerdo con el proyecto de ley, efectivamente, me parece que está bien, pero tendríamos que hacer algo que en términos reales no solamente obligue al proveedor, sino a las entidades del sector público a dar las facilidades del caso.

Porque en estos casos tenemos, como le digo, problemas, ya sea del Ministerio de Cultura que, por ornato o por monumentalidad de la zona, no te permite colocar elementos de esa naturaleza o por parte de los municipios, que también te lo impiden para el uso de las áreas libres o las áreas públicas.

Entonces, creo que no es solamente un tema de que recojamos las necesidades o los pedidos de los consumidores, que son absolutamente válidos, sino que este pedido hay que hacerlo viable, y viable en la medida de que las demás autoridades también se comprometan con esto, no solamente a través de una ley obligando a un proveedor de un determinado servicio, de algo que a lo mejor va a estar imposibilitado.

No sé si me dejó entender, presidente.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista.

También nos pide la palabra la congresista Adriana Tudela.

La señora TUDELA GUTIÉRREZ (AP-PIS).— Gracias, presidente.

Coincido con la preocupación del congresista Morante, principalmente porque en primera instancia el deber general de la seguridad en este predictamen se establece para dentro del local o establecimiento comercial, lo cual tiene sentido, porque los locales comerciales tienen poder de control respecto a lo que sucede dentro de sus locales, no de lo que sucede fuera de los locales.

Entonces, el segundo párrafo del artículo 25 es el que genera dudas, porque señala: "Mantienen condiciones óptimas la infraestructura de sus instalaciones —eso está muy bien— y la zona de acceso a este".

Pero, claro, las empresas o los locales comerciales de atención no tienen el poder ni la jurisdicción para alterar la calle.

¿Qué implica esta obligación? ¿Que uno va a poder instalar toldos, poner sillas en la calle?

¿Qué pasa si la vereda está rota? ¿Significa que la empresa tiene el derecho de parchar la vereda? Eso no queda muy claro.

Y me preocupa que se generan esos espacios de poca claridad, en la cual nadie sabe exactamente cuál es la obligación de quien.

Se podría incluso interpretar que ahora es responsabilidad del local o del establecimiento comercial hacer lo que deberían hacer las municipalidades.

Entonces, creo que yo sí valdría la pena evaluar esa frase en particular: "En condiciones óptimas la infraestructura de acceso al local comercial, para garantizar una espera de atención segura para la salud".

Bueno, pero digamos los locales no pueden controlar las temperaturas que hay durante el verano, en fin, en el lugar donde se encuentran, no pueden controlar el estado de las veredas, el estado de las pistas, la inseguridad.

Creo yo que sí esta segunda parte habría que estudiarla con mayor profundidad, sin perjuicio de que considero que obviamente dentro del local o establecimiento sí existe una responsabilidad.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Adriana Tudela, por su participación y sobre todo por su aporte.

Ustedes saben que en este caso cada proveedor tendrá que garantizar las mejores condiciones de atención.

No se obliga a usar la vía pública, pero en coordinación con las municipalidades se deben adoptar las medidas de acceso para las zonas exteriores al proveedor.

Si ahorita, por ejemplo, en la mañana, nos acercamos a Migraciones aquí en Breña, cómo hay filas de personas.

Para más ejemplo, vayamos al Ministerio de Relaciones Exteriores, donde hay también un montón de personas que viene a hacer trámites y están expuestos al sol.

Y si hablamos de la Sunat, cuántos contribuyentes van la Sunat. En la calle miramos que muchos usuarios están expuestos.

Como parlamentario siempre aceptamos las sugerencias.

Y para tener un mejor análisis, seguramente podemos invitar a Indecopi.

Finalmente, podremos aprobar un texto consensuado, creo que nadie se puede oponer.

Vamos a pasar a cuarto intermedio.

Siempre los proyectos de ley que hacemos a veces nacen cuando uno viaja al interior del país, en audiencias públicas.

De acuerdo, vamos a pasar a un cuarto intermedio.

Pasamos al siguiente punto de la agenda.

Tenemos la sustentación del Proyecto de Ley 5467/2023-CR, que propone la Ley que regula a las empresas administradoras de plataformas tecnológicas de intermediación del servicio de hospedaje y creación del registro nacional, a cargo de su autor, el congresista Guido Bellido Ugarte.

Congresista Guido Bellido, proceda con la sustentación.

El señor BELLIDO UGARTE (PB).— Gracias...

El señor PRESIDENTE.— Congresista, no le escuchamos.

Vamos a esperar por breves minutos hasta que el congresista Bellido tenga conexión.

El señor BELLIDO UGARTE (PB).— Compartir mi PPT.

El señor PRESIDENTE.— Sí, congresista.

El señor BELLIDO UGARTE (PB).— Hola, hola.

¿Me escucha, presidente?

El señor PRESIDENTE.— Sí, congresista, ya está proyectado el PPT.

Adelante, por favor. (4)

El señor BELLIDO UGARTE (PB).— Hola, hola, me escucha, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Adelante, por favor, con su sustentación.

El señor BELLIDO UGARTE (PB).— Presidente, ¿me escucha?

El señor PRESIDENTE.— Congresista, ahora si le escuchamos por favor puede proceder con la sustentación de su proyecto.

Le escuchamos.

El señor BELLIDO UGARTE (PB).— Presidente, ¿hola, hola, me escucha?

El señor PRESIDENTE.— Le escuchamos colega congresista, proceda con la sustentación por favor.

El señor BELLIDO UGARTE (PB).— ¿Hola, hola, hola, presidente, me confirma por favor si me escucha?

El señor PRESIDENTE.— Le estamos escuchando, congresista Bellido.

Adelante por favor con la sustentación.

El señor BELLIDO UGARTE (PB).— Hola, hola, hola.

Ya correcto. ¿Me escucha, verdad?

El señor PRESIDENTE.— Le escuchamos congresista.

Adelante por favor.

El señor BELLIDO UGARTE (PB).— Gracias presidente.

Gracias presidente.

Siguiente por favor.

Gracias señor presidente. Señores integrantes, colegas congresistas de la Comisión de Defensa del Consumidor y Organismos Reguladores de los Servicios Públicos.

Presidente, hemos formulado el presente proyecto de ley que regula las empresas administradoras de plataformas tecnológicas de intermediación del servicio de hospedaje, creación de registro y creación de registro nacional.

Esto habida cuenta, presidente, como usted sabe y todos nuestros hermanos ciudadanos conocen que la modalidad de Airbnb, no existe un registro y formas establecidas normadas para poder prestar estos servicios y también que los usuarios puedan tener mecanismos formales para poder solicitar las mejoras y demás.

Por tanto, nosotros hemos visto por conveniente y a solicitud de usuarios de plantear el presente proyecto de ley.

El objetivo del proyecto es regular el servicio de hospedaje en casas, departamentos o análogos de uso turístico y creación del registro nacional para salvaguardar los derechos de los consumidores, así como fomentar la mejora y calidad del servicio de hospedaje que se dan a lo largo y ancho de nuestro país.

Siguiente por favor.

En los últimos años, el turismo en el Perú ha experimentado un crecimiento significativo tanto a nivel nacional como internacional. Este aumento en la llegada de turistas ha generado una mayor demanda de opciones de hospedaje, incluyendo casas, departamentos y otros tipos de alojamientos no tradicionales, por lo que surge la necesidad de regular el alojamiento ofrecido

a través de plataformas digitales y otros medios, considerando que estos medios se han desarrollado de manera acelerada en las últimas décadas a razón de la innovación de las tecnologías digitales, por lo que en la actualidad es de uso de aproximadamente 50% de la población mundial.

Sin embargo, la falta de regulación en este sector ha generado preocupaciones sobre la calidad, seguridad de los alojamientos ofrecidos, generándose una necesidad de protección al consumidor para evitar desprotección a los turistas y usuarios de los alojamientos, que es sumamente importante regular esta parte y este mecanismo de trabajo por muchos ciudadanos nuestros, que disponen de ciertos ambientes y departamentos para poder ofrecer dentro de las diferentes plataformas como ya lo hemos mencionado. Siguiente por favor.

Actualmente, en el mercado peruano, existen varias empresas administradoras de intermediación del servicio hospedaje, la más conocida es el Airbnb, no existiendo regulación alguna a este sector, siendo necesario prevenir situaciones mortales como la ocurrida en Chile en el año 2019, donde se produjo la muerte de seis turistas brasileños intoxicados por monóxido de carbono en un departamento arrendado en Airbnb en Santiago de Chile, que no tenía su certificado de uso del gas al día.

Esta clase de situaciones es aliciente para proponer medidas de que garanticen la seguridad de los huéspedes y que se cumplan los requisitos de admisión para el registro. La propuesta legal permite materializar el deber contenido en el artículo 65 de la Constitución Política del Perú, que refiere el Estado defiende el interés de los consumidores y usuarios.

Para tal efecto, garantiza el derecho a la información sobre los bienes y servicios que se encuentran a su disposición en el mercado. Asimismo, vela en particular por la salud y la seguridad de la población.

En consecuencia, tenemos que el Estado tiene una labor tuitiva de protección al consumidor en cualquier actividad económica, siendo necesario regular en el mercado de las plataformas digitales que proveen hospedaje, a efecto de prevenir situaciones que pongan en riesgo la seguridad y la salud de los consumidores.

Siguiente, por favor.

Mediante el presente proyecto de ley, se propone la creación del Registro Nacional de Anfitriones que ofrecen el servicio de hospedaje en casas, departamentos y/o análogos de uso turístico.

De este modo se podrá identificar indubitavelmente a la persona que presta el servicio, requisito de admisión para el registro nacional de los anfitriones. Entre ellos principalmente tenemos: la identificación del anfitrión, identificación de la locación anunciada, declaración jurada de brindar condiciones mínimas de

seguridad y salubridad, certificado de antecedentes penales, contar con un registro de huéspedes y otros. Información mínima en el canal de oferta turística, consignando datos relevantes como la tarifa por la prestación, prestación de servicio, dirección referencial de la locación anunciada, calificación, evaluación del servicio, mecanismos de alerta en caso de emergencia que pusiera en peligro al huésped, términos y condiciones de los cuales esté sujeto el servicio e identificación del anfitrión o los coanfitriones del servicio; conforme a la propuesta legislativa permite tutelar los derechos de los consumidores de este servicio, en ese sentido, se persigue que los servicios de hospedaje que oferte el anfitrión, se den mediante condiciones que eviten la asimetría informativa, que guarden autenticidad y que salvaguarden derechos de seguridad y salubridad del consumidor.

Siguiente, por favor.

Señor presidente, con este proyecto de ley estamos preservando que los consumidores puedan tener la seguridad y todo lo demás, para que puedan tener la confianza y también de esta forma los consumidores puedan tener una calidad de servicio.

Creo que es objetivo principal de nuestra comisión, para que pueda en el breve plazo poder dictaminar con un dictamen favorable y así en la urgencia que ahora vamos a entrar en un alto flujo de turismo a nivel nacional, podamos tener ya la norma y de esa manera prestar mejores condiciones de servicio, señor presidente.

Muchas gracias, un abrazo a todos.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Guido Bellido, por su sustentación.

El equipo técnico, nosotros vamos a seguramente tan pronto dictaminarlo su proyecto de ley para un eventual, para próximo también ponerlo en nuestra agenda como dictamen.

Muchas gracias, congresista.

Nos pide la palabra la congresista Adriana Tudela.

La señora TUDELA GUTIÉRREZ (AP-PIS).— Gracias, presidente.

Solo quisiera señalar al respecto, al proyecto que acaba de ser sustentado, que hay que ser muy cuidadosos a la hora de regular el mercado de las plataformas que intermedian los alquileres y los inmuebles en línea.

De hecho, alrededor del mundo ha habido, diversos intentos por hacerlo y finalmente se han generado más perjuicios que beneficios. Muchas veces se ha dañado por completo este ecosistema, dejando inviable la posibilidad de, digamos, alquilar bienes inmuebles a través de estas plataformas en muchas ciudades del mundo.

Creo que hay diversas entidades públicas y también asociaciones privadas que ya han emitido informes respecto a esta propuesta y por dar un ejemplo, Indecopi ya ha señalado que el proyecto es poco claro al definir cuál sería la naturaleza jurídica de estos intermediarios. El Mincetur también ha señalado que ellos no tienen competencia para regular esta materia, sino que ellos simplemente fiscalizan el servicio de turismo en sí mismo y consideran que ese proyecto no es viable por ese motivo.

Lo mismo con Comex, ellos han señalado que esta propuesta podría incluso vulnerar ciertas libertades constitucionales y también que se afectaría la protección de ciertos datos personales, sobre todo porque el proyecto establece una obligación de las plataformas de intermediación de identificar a los anfitriones y coanfitriones a través de fotografías y reseñas biográficas, información que no se comprende por qué sería relevante, con fines de poder arrendar o alquilar un inmueble para fines turísticos y eso definitivamente pone en riesgo la privacidad y la protección de los datos personales de los propietarios de los inmuebles y de los anfitriones.

Así que creo que hay que estudiar esto a profundidad, establecer exactamente qué es lo que se fiscalizaría a través de esta ley.

La fiscalización, señala el proyecto, le correspondería al comercio, a Comex, perdón, al Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, pero no señala exactamente qué es lo que estaría fiscalizando.

Entonces, no está quedando muy claro en el proyecto y creo que hay que estudiarlo y someterlo a debate con mucho detenimiento antes de aprobar una normativa de esta naturaleza.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Adriana Tudela.

Efectivamente, nosotros siempre, todos los proyectos de ley que vienen pues a la Comisión de Defensa Consumidor, estudiamos con mucha responsabilidad y para eso está el equipo técnico, siempre tratamos de ser totalmente objetivos.

Vamos a suspender por breves minutos la sesión para recibir al señor ministro de Transportes y Comunicaciones.

Hoy día, pues lo hemos invitado al titular del sector para tocar implicancias para los usuarios en la construcción del futuro anillo vial periférico en Lima y Callao.

Vamos a suspender por breves minutos hasta que llegue el señor ministro de Transportes y Comunicaciones.

—Se suspende la sesión hasta que llegue el Ministro de Transportes y Comunicaciones. (5)

—Se reanuda la sesión.

El señor PRESIDENTE.— Bueno, vamos a continuar con nuestra sesión.

Ya está presente el señor ministro de Transportes y Comunicaciones, como mencionaba antes, hoy día le hemos invitado al señor ministro de Transportes y Comunicaciones, para tocar sobre implicancias para los usuarios en la construcción del futuro anillo vial periférico en Lima y Callao.

Colegas, para tratar esta problemática hemos convocado al señor Raúl Pérez Reyes, ministro de Transportes y Comunicaciones y asimismo al señor Luis Enrique Gonzales Yalle, coordinador del Proyecto Anillo Vial Periférico de ProInversión.

Le damos la bienvenida a nuestros invitados.

Muchas gracias por su presencia, señor ministro de Transportes y Comunicaciones.

También, asimismo a los funcionarios de ProInversión.

Seguidamente, vamos a dar la palabra al señor ministro de Transportes y Comunicaciones.

Muchas gracias, reitero, gracias por la predisposición en este caso.

Le vamos a dar la palabra, señor ministro, por favor.

El MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Raúl Pérez Reyes Espejo.— Muchísimas gracias, señor presidente, señores congresistas.

Y tenemos una presentación,... no, ese debe ser de ProInversión, probablemente.

El señor PRESIDENTE.— Antes de eso, señor ministro, y usted sabe, nosotros como Comisión de Defensa al Consumidor, nosotros estamos de acuerdo con la inversión privada, creo que la modernidad de Lima y Callao es sumamente muy importante, pero también como comisión nos ponemos del lado de los usuarios, de los consumidores.

Entonces, por ejemplo, lo que nos ha pasado es cuando se da en concesión, en este caso vamos a hablar del peaje de rutas de Lima, la línea amarilla, evitamiento. Entonces, ¿qué va a pasar? ¿Qué va a pasar? Porque finalmente la concesión, la concesión que se ha dado van a pagar los usuarios.

Entonces, ¿cómo va a repercutir en este caso en los usuarios, en los consumidores? Entonces, por eso nosotros, como presidente de la Comisión de Defensa al Consumidor, porque también tenemos que pensar no solamente esta concesión es por cinco años, es por 30 años como aproximadamente creo.

Entonces, a ver, ¿cómo va a afectar? Inicialmente, por ejemplo, si el peaje, por ejemplo, aquí nosotros le hemos invitado al señor alcalde de Lima hace bastante tiempo y lo que pasó es, por ejemplo, el peaje costaba tres soles treinta céntimos y entonces

el alcalde nos decía en 2040 prácticamente va a terminar la concesión, van a pagar cerca de 16 soles. Entonces no queremos que más, por ejemplo, afectaciones en este caso, pues como que ya tenemos experiencia con rutas de Lima que han concesionado. Es más, por ejemplo, si hablamos de Ramiro Prialé, el Ramiro Prialé, señor ministro, ha hecho el Estado peruano en la concesión dice 30 km o como 29 km.

Pero, ¿en base de qué? Por ejemplo, en Ramiro Prialé, se están cobrando, ¿acaso han hecho alguna mejora, han mejorado, han hecho alguna inversión? Entonces queremos saber justamente como titular del sector, ya hemos visto también con el ministro de Economía y Finanzas, ustedes han lanzado.

Entonces nos preocupa, tenemos que pensar en los usuarios y en los consumidores. Entonces, como presidente de Comisión de Defensa al Consumidor, señor ministro. Esa es mi mayor preocupación.

Finalmente, bienvenidas todas las obras, bienvenida la inversión privada y también el Estado tiene que garantizar, pero nuestro mayor interés es cómo va a afectar en los usuarios y en los consumidores esta importante obra que se ha hecho a ustedes, que han lanzado.

Puede en este caso, señor ministro, comenzar con su exposición.

El MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Raúl Pérez Reyes Espejo.— Muchísimas gracias.

Justo está la presentación.

Efectivamente, señor congresista, este es un proyecto muy importante para la ciudad de Lima, en tanto que va a permitir descongestionar de una forma muy importante el tráfico que actualmente está soportando la Vía de Evitamiento.

La Vía de Evitamiento ya hay momentos del día en el que ha colapsado y eso plantea un programa muy serio de falta de competitividad en cuanto al impacto que tienen empresas y también en cuanto a la afectación que tiene a las personas, porque hace que las personas se demoren mucho más tiempo en el desplazamiento que el que realmente se necesita.

Permítame un segundo para ver si, ajá, ok. Ahora está perfecto.

La siguiente, por favor.

Muy bien. Sí, este proyecto, en términos generales, es un proyecto que ha sido propuesto por la empresa Cintra Infraestructuras, Cintra Global, en el marco de una iniciativa privada, ya el detalle lo va a contar ProInversión luego.

Estamos hablando de un proyecto que consiste en el diseño, construcción, financiamiento, operación y mantenimiento de una autopista de casi 35 km de longitud, desde el óvalo 200 millas en la provincia Constitucional del Callao hasta la avenida Circunvalación en el distrito de San Luis, Lima.

Estamos hablando de un proyecto que tiene un área de influencia de 12 distritos, 11 en Lima y 1 en el Callao. Es una APP cofinanciada con una inversión estimada de aproximadamente 3400 millones. El cálculo que se ha hecho es que va a beneficiar aproximadamente a 4.4 millones de habitantes de la ciudad de Lima, de la zona norte y centro de la ciudad.

Va a generar en la fase de construcción 70 000 puestos de empleo directo y en el término de empleo indirecto se calcula alrededor de unos 20 000 en la fase de operación mantenimiento.

La siguiente, por favor.

Características, como les decía, este es un proyecto que conecta 12 distritos entre Lima y Callao y que tiene tres tramos:

El tramo uno tiene una longitud de 8.7 km, desde el óvalo de 200 millas hasta Panamericana Norte. Recorre los Olivos, San Martín de Porres, Independencia y el distrito de Callao, de la Provincia Constitucional del Callao.

El tramo dos tiene una longitud de 15.1 km desde la Panamericana Norte hasta la avenida Prialé, incluye 4.2 km de túneles, recorre los distritos de Independencia, Comas, San Juan de Lurigancho y Lurigancho Chosica.

Y el tramo tres tiene una longitud de 11 km que va desde la avenida Ramiro Prialé hasta Circunvalación y recorre los distritos del Agustino, Ate, Santa Anita, la Molina y San Luis.

La siguiente.

En términos de liberación de predios, lo que tenemos aquí es que el plazo máximo de liberación de predios, según el contrato como está planteado, es para el tramo uno de 24 meses; para el tramo dos que es de 46 meses, en lo que es la boca del túnel y de 66 para el resto de predios y el tramo tres es de 28 meses.

En términos de la situación actual de la adquisición de predios, tenemos en trato directo ya se resolvieron 266 predios.

A nivel de Expropiación al Trato Directo cinco, expropiación que está consignado 39 y Transferencia Interestatal 211, lo que hace que con resolución se tenga ya 521 predios por un valor de 222 millones de soles. Ahora, estos 521 predios son una parte de lo que se requiere.

Se tiene identificado aproximadamente 2933 predios que van a ser afectados por, digamos, por el proyecto propiamente, aunque el número final de esto va a ser cuando se apruebe el expediente técnico.

El expediente técnico que va a definir ya el trazo específico, va a determinar efectivamente cuántos son los predios, pero un cálculo preliminar se está hablando alrededor de 2933 predios, de los cuales 521 ya están liberados o en proceso de liberación.

En términos, la siguiente, por favor.

Respecto de los bienes en custodia, hay 208 predios en custodia de la Oficina de Patrimonio del MTC, 128 viviendas y 84 predios.

En términos de los 208 predios, 26 son viviendas que ya están tapeadas en la urbanización Víctor Raúl Haya la Torre, que se prevé culminar el tapeado de hasta 50 viviendas la primera semana de mayo de este año y en proceso de contratación del servicio de desmontaje y tapeado de puertas y ventanas de muro para las viviendas adquiridas, estamos justamente para poder culminar con todo este proceso.

Se ha contratado ya, el servicio de rondas de vigilancia y de custodia de los predios adquiridos.

En términos del estado situacional del proyecto, actualmente ya se hizo la declaración de interés en diciembre del año pasado, se adjudicó a inicios de este mes y básicamente estamos hablando de un proceso que ya, bueno, ya se firmó, se adjudicó, mejor dicho, al postor y estamos ahora en la etapa de liberación de predios previo, mientras se va haciendo todo el proceso de aprobación del expediente técnico.

La siguiente, por favor, la siguiente.

Se tiene un plazo de 90 días para la suscripción del contrato que se espera que ocurra en julio de este año. El plazo puede ser prorrogado obviamente por ProInversión, la firma del contrato, en la firma, firmado el contrato, el concesionario va a ser el encargado de la custodia, los predios adquiridos por el MTC antes de la suscripción del contrato y la siguiente, por favor. **(6)**

Una cosa muy importante y es que, en los últimos días, o la verdad hace ya varios meses, pero los últimos días con mayor presencia, se ha hecho evidente en una serie de medios la preocupación de un importante número de familias respecto a los procesos de liberación de predios y aquí quería señor congresista y señores congresistas hacer algunas aclaraciones.

La primera, se habló en algún momento de que se planteaba digamos como una posibilidad de que se hiciera en los tramos que se están planteando liberación de predios o un grupo de ellos; la posibilidad de hacer túneles y justamente uno de los problemas que se enfrentaba técnicamente esta solución, es que un grupo importante de viviendas en la zona que necesita ser liberada de predios, si hacemos que pase un túnel por debajo, lo que va a ocurrir es que va a afectar la estructura de las viviendas que están arriba en el entendido que no todas, una buena parte de ellas no tiene el diseño estructural suficiente como para soportar la vibración permanente que va a tener un túnel para decir una cosa que no tiene ningún impacto, pero la verdad recordemos lo que hace poco acaba de ocurrir en Chancay, justamente entonces y en la historia de la ingeniería a nivel internacional justamente los problemas más serios cuando se ha hecho túneles están justamente vinculados a los temas

constructivos y de un lado entonces, no hay una solución alternativa técnica para esto al tema de la liberación, pero también entendemos, porque creo que es importante mirarlo así, la preocupación que tienen las personas: ¿Por qué va a pasar con su, no sólo con su predio? Que la idea es que va a ser liberado en la medida que lleguemos a un acuerdo, tengamos claro que estamos hablando de que en el caso que lleguemos a acuerdo con las familias estamos hablando de predios que al valor de mercado se le va a reconocer una prima de al menos el 20% incluso puede llegar a 30%, entonces no estamos hablando de un predio que se va a pagar solo al valor tasado en el mercado sino un valor más alto.

Sin embargo, aún a pesar de que y eso explica porque hay ya 521 de los casi 3000 que ya han iniciado el proceso o un poco menos, lo que hay que mirar es que hay personas que legítimamente no quieren desplazarse de su localidad, o sea ya han hecho su vida alrededor de una zona específica de la ciudad, en este caso un grupo importante en Independencia, pero en varios distritos la verdad y entonces lo que estamos planteando ahí es que como parte de la compensación también se les pueda haber reasentamientos, es decir que las familias, los predios identificados y las familias obviamente identificadas en esos predios, lo que tendrían que hacerse es reasentarse cerca, no exactamente dónde están, porque ahí es donde va a pasar justamente el proyecto, pero reasentarse relativamente cerca, en algunos casos en terrenos que el Estado tiene y que los utilizaría para construir edificios donde se reasentarían las personas que se moverían de esta vivienda, con lo cual ya no le daríamos el dinero compensando, sino lo que le haríamos es reasentaríamos en un departamento nuevo, obviamente con características que habría que conversar justamente con las familias y la otra cosa es que algunas de las personas que se van a afectar, sin duda no tienen la habilitación de propietarios, es decir, formalmente no tienen el título de propietario, pero sí son posesionarios, en cuyo caso lo que hay que hacer es hacer el trámite para reconocer la posesión, mientras el tema de la definición de la propiedad se resuelve luego.

Pero igual podemos trabajar esto y digo esto porque en el aeropuerto Jorge Chávez, el nuevo aeropuerto, tuvimos una experiencia más o menos parecida, es decir, había un grupo de los predios necesarios, había una parte importante de ellos que tenían propietario y con los cuales se llegó a un acuerdo y otro grupo no.

Una parte de los que no se llegó a un acuerdo eran posesionarios, no todos eran propietarios, y lo que hizo, se hizo y llegó a acuerdos con ellos. Un grupo importante de ellos se les dio un departamento a cambio de la vivienda que tenían el día de hoy, porque efectivamente en los predios que tenemos hoy día, porque estamos hablando de 2933 predios, no viven necesariamente una

sola familia. Conocemos la dinámica socioeconómica de nuestro país, donde en un predio está normalmente los primeros que llegaron a la vivienda, el papá y la mamá, y luego están ahí viviendo o uno de los hijos o dos de los hijos y se han construido verticalmente, digamos, sobre el predio.

Y entonces, la idea es plantear el reconocimiento a los afectados, en este caso también a quienes viven ahí, no solamente, o sea, no es el predio solamente, obviamente la valoración del predio lo que nos limita es ver hasta dónde podemos reconocer como compensación, pero creo que eso es algo que tenemos que conversar ya con los afectados y mirar además caso a caso, porque hay cada situación es particular.

Hay predios donde solamente hay dos personas mayores, ya no hay nadie más, en ese caso obviamente no se podría compensar, igual que cuando hay un predio donde hay dos familias, por ejemplo, papá, mamá y alguno de los hijos viviendo con su nueva familia e hijos. Entonces ahí hay que mirar cada uno de los casos y en función de eso definir la compensación, o como está planteada hoy día, que es simplemente una compensación monetaria, es decir, pagamos hasta el 30% del valor de mercado, o sea, encima me refiero, o sea un 30% más del valor de mercado o la otra opción es plantear la compensación a través del reasentamiento en un edificio cerca.

Probablemente, las personas afectadas dirán, pero no hay ningún edificio cerca. La idea es que hagamos exactamente algo, lo que se hizo en el aeropuerto y también en línea amarilla, que se construyeron justamente edificios con este propósito específico de forma tal que luego se compensó a las familias y se evitó el desplazamiento a una zona alejada de quien ha hecho toda su vida en una zona particular de la ciudad y creo que tiene todo el derecho a no moverse, a no moverse de la zona.

Desgraciadamente, a efectos del interés público necesitamos ese tramo específico, pero creo que tiene que estar claro que y es una cosa que es importantísimo, no hay forma de que una persona pueda ser desplazada de su vivienda local o el predio que tenga sin que no haya una compensación.

La discusión aquí, de hecho, queremos plantear en el marco del proyecto de delegación de facultades, queremos también ampliar el reasentamiento como una forma más de compensación, pero no hay forma que una persona que se le afecte no se le compense, eso sería no sólo inconstitucional, sino que iría en contra del planteamiento que estamos haciendo nosotros en el ministerio que todo aquel que esté afectado tiene que ser compensado.

La discusión obviamente va a surgir en la magnitud de la compensación y por eso es que nos interesa mucho el tema de utilizar el valor del criterio de mercado, como el criterio para efecto definir la compensación.

Este es un proyecto señor congresista muy importante para la ciudad, porque permite que el tráfico de digamos de todo lo que es las mercaderías, llámese los que salen del aeropuerto o las que van al aeropuerto puedan ir de una forma mucho más eficaz y de otro lado también, porque permite que las personas que viven a lo largo de todo este eje puedan comunicarse entre extremos no solamente sino incluso también con vías, parte del detalle que hemos estado viendo es el tema de las estaciones que van a estar en los puntos intermedios para que puedan conectarse con el resto de la ciudad, saliendo desde estos dos grandes núcleos poblacionales que son San Juan de Lurigancho de un lado y el cono norte propiamente del otro lado.

Entonces, esto es básicamente lo que estamos planteando señor presidente y bueno aquí dispuestos a atender alguna pregunta o consulta que pueda surgir, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, señor ministro de Transportes y Comunicaciones, también quiero aprovechar también la presencia, saludar la presencia del señor viceministro de Transportes, Ismael Sutta Soto, le damos también la bienvenida.

Enseguida, vamos a dar la palabra al señor Luis del Carpio Castro, director de Proyectos y jefe del Proyecto Anillo Periférico de ProInversión.

Tiene la palabra, por favor.

El JEFE DEL PROYECTO ANILLO VIAL PERIFÉRICO, señor Luis Natal Del Carpio Castro.— Muchas gracias, señor presidente, por su intermedio, las gracias a todos los presentes.

Bueno, muy bien, vamos a, habíamos preparado un vídeo muy corto que me gustaría compartir un poco para iniciar la presentación.

Bueno, el Anillo Vial Periférico es un proyecto que transformará la forma en que vemos a nuestra ciudad. Definitivamente habrá un antes y un después. Es una deuda histórica que tiene el país con Lima. Es una obra que debió haberse hecho hace bastante tiempo, pero no ha sido así.

Así es que, ahora pensamos en el número de vehículos que tenemos en la ciudad de Lima, pues el día de hoy se venden en Lima, la cantidad de vehículos que antes se vendían al año, ahora se venden de manera mensual, es impresionante la cantidad de vehículos que siguen ingresando a Lima y somos y gran parte de nuestro éxito también tiene que ver con los retos que la ciudad de Lima enfrenta. Somos líder Portuario del Parque Industrial de Ancón, el Puerto del Callao acaba de prácticamente duplicar su tamaño y esto genera y hace que en la ciudad de Lima el día de hoy transiten más camiones. Y si nos ponemos pensar qué va a pasar en Lima en cinco años, Lima en cinco años va a ser una ciudad muy difícil de vivir, sin infraestructura, con más vehículos, con más camiones, pues esta es parte de la solución.

Es un proyecto de la Municipalidad de Lima, que en verdad tiene ya más de 30 a 40 años desde que fue pensado como unos anillos periféricos, pero que ha venido siendo actualizado. La última actualización que hicimos en ProInversión fue en enero del año 2023. Si ustedes solamente pueden visualizar el anillo periférico, el anillo se conecta con la línea uno del Metro, con la línea dos del Metro, se conectará con la línea tres, con la línea cuatro, se conecta con el Metropolitano, se conectará con el nuevo teleférico que está trabajando la Municipalidad de Lima, conecta también al puerto el Callao, al nuevo aeropuerto Jorge Chávez, al mercado mayorista de Santa Anita.

Es una forma de las personas que vienen del centro puedan conectarse rápidamente con la ciudad. Es un proyecto que finalmente termina dándole tiempo a las personas. Tramos, por ejemplo, entre Independencia y San Juan de Miraflores, que podría tomar mucho tiempo, se podrán hacer en 5 minutos. Trayectos entre Ate Vitarte y San Juan de Lurigancho en 10, 15 minutos y si es que esto lo sumamos por todo el tiempo adicional, pues esto de acá también ha sido pensado y principalmente ha sido pensado en los casi 5 millones de habitantes de Lima, que en verdad son los usuarios de este importante, de este importante proyecto.

Desde luego que un proyecto de esta magnitud tiene impactos y eso lo reconocemos y estamos trabajando en que esos impactos sean adecuadamente compensados.

Es un proyecto que recoge las mejores prácticas de otras experiencias que ha tenido Lima, el país y el extranjero, y está muy atento y muy sensible al tema social. Nos hemos colocado un importante plazo para trabajar este aspecto social. Hemos tenido un importante avance con el Ministerio de Transportes, la cantidad de predios que se han conseguido liberar y que tienen resoluciones ya aprobadas es bastante ambicioso.

Hemos recorrido también la mayoría de las personas afectadas por el tema y la mayoría de las personas tienen mucha expectativa respecto a este proyecto. También constituye una oportunidad para ellos. En muchos casos tenemos que seguir informando y lo seguiremos haciendo. Muchas veces es una decisión, o en casi todos los casos es una decisión bastante personal de cada familia y este proyecto, pues ahora sí le voy a dejar, tenemos unas pequeñas láminas que compartir con ustedes.

Si podemos pasar la presentación, por favor.

Siempre hemos dicho que este proyecto es bastante antiguo y en verdad, como la mayoría de las soluciones de Lima lo son, en verdad somos la ciudad de Lima que somos, estamos en deuda con la ciudad de Lima. Este proyecto en ProInversión lo comenzamos a evaluar en el año 2013 y desde el año 2013, no es que el primer día el proyecto estaba listo, hemos tenido que estudiarlo. Lima ha estado cambiando todo el tiempo y sigue cambiando.

Este proyecto está preparado para ahora que inician los estudios de ingeniería, que ahora que inicia la parte social, la parte ambiental, pues probablemente siga teniendo nuevas, nuevas adecuaciones. La idea está que la línea uno del metro, la línea dos del metro, la tres, la cuatro, pues se conecten perfectamente con este proyecto, igual como el metropolitano también.

Todos estos corredores viales que vamos a trabajar con la autoridad de transporte urbano, pues constituyen en una sola solución para todos los usuarios de Lima. Lo que cada usuario de Lima debe obtener a partir de ahora es una red y si vemos el futuro y vemos esta red en el futuro, en unos 10 años, imagínense una red conectando al anillo vial periférico con las líneas de metro, con los corredores viales y todo esto de acá.

Pasamos a la siguiente lámina.

Estos son los anillos que tenemos en la ciudad de Lima. Esto es parte de la planificación de la ciudad de Lima. Nosotros estamos completando con este proyecto un anillo que no existía. Este es un anillo que comienza la parte que le toca a ProInversión con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Municipalidad de Lima, es completar el tramo que va entre la avenida San Luis y llega hasta el Callao, el cual se conecta luego con el resto del tramo que es la avenida Faucett, **(7)** la Avenida Javier Prado, con lo cual se completa este gran anillo para la ciudad de Lima, y que se suma a los otros anillos ya existentes.

El Anillo Vial Periférico está dentro del Plan Nacional de Infraestructura Sostenible del Gobierno Peruano, y está dentro del Plan de Infraestructura Sostenible del Gobierno Peruano, porque es un proyecto que reduce la contaminación en el medio ambiente.

Si nosotros imaginamos la cantidad, los cientos de miles de vehículos que están parados en cada punto de tráfico, y toda la contaminación que ellos generan, y de repente visualizamos este proyecto que hace exactamente lo contrario, pues estamos teniendo calidad de vida, calidad de aire y todo esto de acá, se reduce el tráfico de manera drástica.

Este proyecto es de los primeros que ha sido pensado en la otra Lima. No es una solución para los que vivimos acá, quizá en San Isidro o Surco, en Miraflores, podríamos decir esto: A mí no me beneficia, porque ya sé cómo llegar.

Pero si nos ponemos a pensar en las personas que viven en Comas, en Independencia, San Juan de Lurigancho, Los Olivos, San Martín de Porres, Lurigancho, y pensamos todo el tiempo que a ellos les toma conectarse con el centro de la ciudad, con el sur de la ciudad, con la otra Lima, prácticamente llegaremos a una conclusión: ¿Ellos vienen a esta parte de Lima solo cuando tienen que trabajar o están obligados a estudiar? Después no van a venir.

Y esto es articulado completamente Lima, por lo cual el objetivo principal de este proyecto es darles a los usuarios, que son los millones de habitantes de la ciudad de Lima, una forma de acceder rápidamente a sus destinos, exactamente igual como ocurre con la mayoría de infraestructuras en el mundo.

Si ustedes salen simplemente de Lima y se van a Santiago de Chile, al extranjero, se van a dar cuenta de que no es complicado hacer grandes distancias. Uno toma una autopista y está en minutos en el otro sitio.

En Lima nos hemos acostumbrado a esto, y eso es lamentable.

Hace varios años estaba en un país vecino y vi con asombro que las personas tenían tiempo para ver televisión mientras conducían.

Y luego con asombro vi que acá en Lima pasa lo mismo, la gente tiene tiempo para ver televisión mientras...

Es algo pésimo que nos acostumbramos a eso, hace daño a nuestra salud estar tanto tiempo en el tráfico.

Va a mejorar el acceso a más de 2000 colegios, centros de salud.

Pensar que personas que ahora tienen que tomar dos horas para llegar a un centro de salud y les pueda tomar minutos de tiempo, sea con transporte público o con transporte privado.

Va a ser una autopista moderna, porque ya la tecnología el día de hoy permite hacer.

Tenemos a esta empresa Ferrovial Cintra, pueden ustedes investigar sobre ella, son los principales constructores y operadores de autopistas y otro tipo de infraestructuras a nivel mundial.

Hay 70 mil empleos. El impacto sobre el PBI va a ser muy importante, la reducción de accidentes de tránsito.

Este proyecto acá recoge un gran aprendizaje, es que algunas personas no quieren usar las vías de peaje, y con toda justicia.

Algunos no lo quieren utilizar. Y para algunos, las vías alternas siempre han sido lugares complicados.

Pues este proyecto, desde que lo comenzamos a concebir, incluye vías paralelas exactamente en la misma condición que en las otras sin peaje.

Es decir, ustedes un día van a hacer un trayecto bastante corto o simplemente ese día no quieren gastarlo, tienen tiempo, pues utilizan las vías libres de peaje.

Incluye dos vías libres de peaje en cada lado. En total cuatro vías libres de peaje, como existe en cualquier capital moderna del mundo.

Uno está en cualquier parte del mundo, y si uno quiere pagar peaje, paga peaje y si no lo quiere hacer no paga el peaje.

También pensando en el usuario, hemos pensado un mecanismo de cobro de peaje diferente para los que deciden utilizarlo.

Por ejemplo, los que utilicen el peaje en la noche, que es donde hay menos tráfico, pues el pago será mucho menor, estaremos pagando un poco más de un sol por utilizar la autopista en la noche.

Los que deseemos utilizarlos en una hora valle, donde el tráfico es relativamente bajo, pues pagaremos un poco más.

Lo que queremos es que las autopistas las utilicen realmente las personas que están apuradas y que reciban una compensación por el uso.

¿Cuál es la compensación que una persona reciba por el uso de una autopista? Pues el tiempo. Como en cualquier lugar, uno agarra el Google Maps y dice: "Con autopista, cinco minutos. Sin autopista, una hora". Entonces, uno dice pues: "Pago por este peaje".

Si es de noche, a uno le sale por autopista 10 minutos. Sin autopista, 15 minutos. Pues el ahorro es menor tiempo. Por lo tanto, el peaje debería ser bastante menor.

Esto es un poco la forma en que está estructurado el proyecto.

Y pensando un poco en algo que en lo personal en Proinversión, y a mí en lo personal me preocupa mucho y a todo el equipo de Proinversión, es que finalmente hay un rostro humano detrás de este tema acá.

Esto en el Ministerio de Transportes, tratando de conversar en las oportunidades que se ha dado un trato directo con las familias.

Y he tenido distintos episodios desde el primer momento en que hay una total desconfianza hasta un segundo momento, donde hay un poco más de comprensión, hasta un punto final donde la familia viene y dice: "Y estamos de acuerdo y entendí". Es una decisión bastante compleja.

También son momentos complicados para las familias, porque para un proyecto de esta magnitud suele aparecer a veces espacios donde información no fluye, y las personas reciben información diferente.

Por ejemplo, algunas personas reciben la información de que: "Oye, no te van a pagar. Te van a pagar bastante poco". Y, es ese tipo de ideas que hay.

Y en esos casos de ahí, no hay una situación exactamente igual para todos, y las situaciones son relativamente complejas en cada familia.

Hay familias que no tienen cómo acreditar su condición de poseionario y están asustadas.

En ese caso, el rol de nosotros con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es ayudarlos.

Hay personas que creen que, porque tienen una tienda no se les va a reconocer lo que van a perder por tener esa tienda, eso tampoco es así. Se le reconoce lucro cesante también.

Hay personas que piensan: "Bueno, dónde me voy a ir". El Ministerio de Transportes está dispuesto de que seis meses de alquiler de una vivienda esté contemplado como parte del acuerdo.

Ya la familia se irá, si es que toma los seis meses y lo destina a otro bien o se le alquile una casa, y el mecanismo de trato directo plantea este pago del 20%.

Creo que en muchos casos es una oportunidad para las personas para nuevos emprendimientos y otro tipo de situaciones, y creo que en muchos casos son situaciones bastante complejas.

He conversado con personas que han vivido 30, 40 años de su vida en un lugar y definitivamente como que hay algo que no tiene un valor, no hay forma de compensar esa situación.

Conversaremos con cada persona, porque finalmente creo que hay un bien mayor por el cual todos nos estamos sacrificando.

Estamos sacrificando recursos públicos, estamos sacrificando mucha inversión en un estudio, ¿que hemos invertido?, estamos sacrificando el tiempo de millones de personas de Lima, que están condenadas a pasar dos a tres años de su vida en el tráfico.

Es decir, si es que este tipo de proyectos no lo hiciéramos, tendríamos que decirle a la gente: "Dos o tres años de tu vida te la vas a pasar sentado en el tráfico de Lima".

Decirles a las personas de Lima, a esos millones de habitantes que finalmente hay soluciones, como esta, esto hace creer en verdad proyectos como la Línea 3, 4, estos proyectos van a andar.

Quizá algunos somos ya mayores para soñar esto de acá, pero en verdad ojalá nuestros padres hubiesen pensado en ese tipo de proyectos.

Nosotros tenemos la oportunidad como responsables de pensar ahora en este tipo de proyectos, que definitivamente quienes más van a disfrutarlo van a ser nuestros hijos.

Y no es fácil, y no va a ser fácil solamente para entender cómo es un proceso de este tipo.

Los procesos de asociación público privadas son contratos de largo plazo.

Lo que sí ahora es avanzar con la liberación predial que es un tema social muy fuerte, en el cual contamos con el apoyo del Congreso y de todos ustedes para encontrar espacios en verdad para discutir situaciones que se vienen presentando.

Hay temas ambientales de por medio, que también hay que discutir.

La única forma de no tener un impacto social en algo, es hacer nada.

Si es que alguien me dice: "No quiere impactar en nada", pues no hacemos nada.

El impacto tiene que ser compensado porque hay un bien mayor.

El estudio de impacto ambiental se va a comenzar a realizar, yo estimo, a partir del segundo semestre de este año, es un estudio de impacto ambiental con participación de la sociedad, todos vamos a tener oportunidad para participar en este estudio de impacto ambiental.

Los estudios de ingeniería se van a llevar a cabo en forma paralela, que es exactamente decir por qué parte está el trazo, el derecho vial, está separado, pero hay varios detalles que ver. La participación de todos va a estar por ahí.

Definitivamente, en algunos lugares afectamos algunos colegios. En algunos lugares afectamos hasta alguna iglesia. En algunos lugares afectamos algunos parques también.

Nos gustaría no afectar nada. Me encantaría que Lima haya dicho hace 40 años: "Todo está libre para esto, pero no lo hicimos".

Y eso tiene un costo. Ese costo es el que el Ministerio de Transportes ha presupuestado, es un monto que está aprobado por el Ministerio de Economía y Finanzas, que es de los más ambiciosos que hemos tenido en la gestión pública últimamente.

En ese lado va a estar Proinversión siempre atentos. Es una tarea siempre inconclusa. Y lo haremos de manera permanente, pensando en afectados. Y al mismo tiempo también pensando en las personas de Lima, que necesitan este tipo de proyectos para mejorar su calidad de vida.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias por su participación, señor Luis del Carpio Castro, jefe del Proyecto Anillo Vial Periférico de Proinversión.

Creo que es importante, en este caso también la Comisión de Defensa del Consumidor siempre preocupada, en este caso más que todo nosotros nos preocupamos por el tema de los peajes, cómo va a ser el cobro del peaje.

Ya tenemos una experiencia, justo estaba comentando con el señor ministro, ya tenemos una experiencia cuando se adjudicó la concesión por Rutas de Lima.

Al inicio cobraban un peaje de 3 soles con 30, y ahora cuánto está.

Y desde la Comisión de Defensa del Consumidor siempre, nosotros obviamente, vamos a defender a los consumidores, a los usuarios.

Estoy totalmente de acuerdo, creo que la infraestructura vial genera desarrollo. A veces uno cuando sale fuera del país, por

ejemplo, acabo de estar en Suiza, en Ginebra, cómo está su sistema vial, interconectado, totalmente distinto.

Por ejemplo, con este Anillo Vial obviamente vamos a unir varios distritos. Entonces, quién se podrá oponer. Pero también hay personas que también están viviendo años...

Entonces, de qué forma también el Ministerio de Transportes y Comunicaciones... En ese caso tendrá que ser más ágil.

Vemos que, por ejemplo, en el gobierno del señor Ollanta Humala, se ha hecho la Línea de Metro. ¿Cuánto también ha perjudicado?

Por ejemplo, muchas veces uno transita por Grau, por la Carretera Central, hay muchos negocios también que han cerrado, que han quebrado, porque lamentablemente han estado años y años haciendo el túnel.

Entonces, esperamos que no pase lo mismo en esta importante obra que ustedes han dado la buena pro.

Por eso, nosotros le hemos convocado preocupados por el tema de los peajes, cómo va a ser el pago.

Si hay rutas alternas, efectivamente está bien. Pero también tendrán que plasmarse en los contratos.

Que no nos pase como lo han hecho en el período de la alcaldesa, de Susana Villarán, hay que decirlo, así como tal.

Mire, han recibido coimas y lamentablemente el contrato han hecho a favor de la empresa.

Entonces, cuántos millones de usuarios peruanos o limeños que vienen, a ver, pagan...

Sabemos, por ejemplo, cómo está la Carretera Panamericana Norte.

He estado el día viernes por la Panamericana Norte, creo que he llegado en dos horas.

Entonces, ese es el gran problema que tenemos. Y estoy seguro que con este Anillo Vial, que es sumamente importante...

Reitero, la infraestructura vial genera desarrollo. Quién se va a oponer. Pero también con las reglas claras, que el beneficio también lo reciba el usuario, el consumidor.

Día a día, si vamos a tener un peaje, el usuario es el que va a pagar, en 30 años.

Entonces, no solamente, por ejemplo, yo como presidente de la Comisión de Defensa del Consumidor, que me dio la oportunidad mi bancada de Acción Popular, pero también tengo que defender a ellos.

Ahora no sé cómo va a repercutir. También tenemos que pensar en nuestros hijos. De aquí a 30 años cuánto van a terminar pagando el peaje.

Esa es la gran interrogante que nos hacemos, señor ministro de Transportes y Comunicaciones, y director del Proyecto.

Seguramente algunos parlamentarios van a tener el uso de la palabra.

Entonces, por el momento esa sería mi participación.

Nos pide la palabra la congresista Obando Morgan.

La señora OBANDO MORGAN (FP).— Sí, señor presidente. Muchas gracias.

Por su intermedio, saludo al señor ministro de Transportes y Comunicaciones, Raúl Pérez Reyes, y a los funcionarios que lo acompañan. (8)

Tengo una preocupación.

La verdad, estoy muy satisfecha con la exposición que han hecho.

Es que, la verdad, represento a la región Callao y es imposible transitar en el Callao en horas punta, tres horas y media más o menos es lo que uno se demora.

Y la preocupación es para las personas que van y vienen del aeropuerto, que es imposible que lleguen a la hora.

Entonces, esto de acá nos va a... Bueno, en realidad, es un gran paso que vamos a dar hacia el desarrollo del país.

Justamente, señor presidente, en la estación de Pedidos acordamos solicitar al ministro de Transportes informe sobre el contrato de mantenimiento y conservación de las avenidas Los Ferroles, Centenario y Miguel Grau, vías principales del exfundo San Agustín, obra que se estuvo ejecutando y que fue resuelto el contrato, paralizado por Provías en junio del año pasado, y a la fecha se encuentra paralizada.

Tenemos muchos reclamos de la población. Inclusive, iba a venir una persona que representa a la sociedad civil para poder hacer esta exigencia. Pero pensé que yo lo podía hacer.

Señor ministro, le vamos a hacer llegar copias del convenio realizado por Provías Nacional, para que nos pueda informar cuáles fueron las razones de dicha paralización y cuándo se va a reiniciar esta importante obra, que viene siendo exigida por la población y autoridades del Callao, quienes se encuentran preocupadas por el abandono —así se le ha denominado— y la paralización de las obras mencionadas.

No sé si se pudiera ahora o en el momento en que usted lo crea conveniente, podernos informar cuáles fueron las razones de dicha paralización.

Esto está preocupando mucho a la población del Callao.

Muchas gracias, por su intermedio, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Obando Morgan, por su participación.

¿Algún otro señor congresista que desee intervenir?

Señor ministro, yo sí quisiera hacer dos preguntas como presidente de esta Comisión.

Pregunta 1.

¿Cuáles son los impactos que estas obras van a ocasionar en los comercios, ambulantes, mercados, vías, parques, etcétera, colindantes al proyecto, que se verán afectados o cerrarán todo el tiempo de ejecución del proyecto?

Y si han considerado las medidas paliativas, a fin de compensar o resarcir dichos daños.

Imaginamos que ustedes han previsto dicha contingencia.

Pregunta 2.

¿Qué mecanismos contractuales tienen estipulados, llámese tiempo, incremento del peaje y costos?

Si la ruta afectaría a alguna estación de servicios básicos: Luz, agua, desagüe, como en la actualidad está paralizada la obra de Rutas de Lima en la Ramiro Priale.

Esas serían las dos preguntas por mi parte, señor ministro.

Y seguramente los funcionarios han tomado nota.

Tiene la palabra, señor ministro de Transportes.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, economista Raúl Pérez Reyes Espejo.— Gracias, señor presidente.

Respecto del aeropuerto, mencionó la congresista Obando.

Sí, este proyecto termina en el Óvalo 200 Millas, y la idea es que desde ahí se va a poder acceder, luego también a Morales Duárez.

Para eso estamos ya planteando un acceso que va a estar en el cruce de Morales Duárez con Faucett.

Va a haber un intercambio aéreo que va a permitir que quienes vienen desde el Óvalo 200 Millas, Gambetta y toda zona hacia el aeropuerto, puedan acceder ahí sin ningún problema al nudo terminal del aeropuerto.

Respecto del contrato de operación y mantenimiento de las vías que usted menciona, a cargo de Provías Nacional, congresista.

No tengo la información en este momento aquí en detalle, pero lo que le ofrezco es mandarle por escrito tanto el detalle de los contratos como la razón por la que se han paralizado estas obras que usted mencionó.

Luego, el congresista Soto mencionó el impacto que puede tener en comercios, en parques, y en negocios en general, y en la

actividad económica. Si esto se ha considerado, si estas contingencias se han considerado.

Como mencionó justamente el señor Luis del Carpio, sí, estas contingencias se han considerado, y se han considerado compensaciones sobre ello.

Le voy a pedir luego a él que comente un poquito más el detalle de lo mismo.

Y también respecto del tiempo de interferencias.

Justamente para poder definir ya formalmente las interferencias, se requiere tener el estudio detallado de ingeniería.

Cuando esto se concluya, tendremos claro cuáles son las interferencias, y ahí es que hay que trabajar.

Justamente como mencionó usted, congresista, para que no nos ocurra lo que nos pasó con la Línea 2, que el tema de no tener claras las interferencias y no resolverlas a tiempo, ha hecho que el proyecto tarde todo el tiempo que tiene actualmente en curso.

De hecho, ya es un proyecto que hoy día está avanzando a un ritmo mucho mayor, está casi al 55% de avance.

Pero, claro, si lo miramos entre el período del 2014 y 2020 más o menos, se demoró muchísimo, porque parte del problema era justamente las interferencias y la liberación de esas interferencias.

Ya tenemos casi casi concluida la liberación de interferencias. La última que hemos visto es una que estaba en el Callao hace poco, un problema con una red de agua y desagüe.

La idea es, sí, justamente plantear también cómo resolver estas interferencias.

El Proyecto de la Línea 2 es un proyecto que ha generado muchos aprendizajes de lo que no hay que hacer. Y en este proyecto justamente estamos trabajando para no tener estos mismos problemas.

Si me permite, le cedería para que conteste el detalle al ingeniero Del Carpio.

El señor PRESIDENTE.— Tiene la palabra el ingeniero Luis del Carpio.

El señor DEL CARPIO.— Señor presidente, por su intermedio.

En efecto, este proyecto atraviesa distintos grupos, mercados también, ambulantes.

Todos están identificados, y para todos está previsto un mecanismo de compensación.

Seguiremos en este trabajo de manera permanente.

Lima es una ciudad viva. Tenemos una línea base.

Nos hemos tomado el trabajo en los últimos años de visitarlos uno por uno. Tenemos una visita que vemos bastante buena, pero vamos a seguir.

Respecto al tema de las interferencias.

Las interferencias para la mayoría de las personas son estas tuberías de agua, de desagüe, de gas, de electricidad que atraviesan la ciudad de Lima.

Cuando tenemos este tipo de proyectos, pues tenemos que removerlas para poder hacer el proyecto.

Tenemos la experiencia reciente de la Línea 2 del Metro y otros proyectos que han funcionado, pero creo que con este aprendizaje podemos hacerlo mejor y así está previsto.

Por ejemplo, para cada interferencia cuando haya que removerla va a haber un *backup* para que la ciudad de Lima no tenga que pararse en ningún momento, para que esto funcione.

El Ministerio de Transportes ha destinado un presupuesto bastante realista para este tipo de proyectos.

Y ya venimos trabajando con Calidra, con Sedapal, con Luz del Sur, con Edelnor, con todos los operadores, exactamente cuál va a ser el plan para remover. Tenemos que hacer una importante planificación.

El impacto en la ciudad de Lima tiene que ser completamente mínimo.

Pero yo vería otro impacto de este proyecto, que también hay que verlo.

Imaginen ustedes esas propiedades que el día de hoy están a dos o tres horas de distancia, que de repente van a aparecer a cinco, 10 o 15 minutos de centros importantes, de comercio, logística...

Miren todo el importante valor agregado que reciben las propiedades que están alrededor de este proyecto.

Este proyecto en general es un beneficio.

Uno dirá:

"Antes yo vivía a dos horas de mi trabajo y ahora vivo a 10 minutos de mi trabajo".

"Antes me tomaba dos horas llegar hasta Surco y ahora me toma 10 minutos llegar hasta Surco".

"Antes era imposible ir de San Juan de Lurigancho hasta Independencia, y hoy día llego en cinco minutos".

"Hoy día no tengo alternativas para sacar transporte del Callao y hoy tengo alternativas".

"Antes yo venía de la Panamericana Norte y no quería venir a Lima, no era mi destino Lima y tuve que demorarme tres horas

para atravesar la ciudad de Lima". Pues atravesaremos eso en 30 minutos.

Igual, la gente que viene del sur. Igual, la gente que viene del centro.

Y creo que esos son los impactos positivos también del proyecto, más de 70 mil nuevos empleos en la fase de construcción.

Los comercios alrededor de estos lugares van a mejorar. Va a ser una mejor oportunidad.

Muchos, seguro, decidirán vender sus propiedades, porque la plusvalía que habrá ganado esta será importante.

Y con respecto a su pregunta sobre el tiempo.

Este proyecto, los que lo trabajamos lo llamamos *greenfield*, es decir, no existe, a diferencia de la Panamericana Sur, la Panamericana Norte, cuando se entregaron en concesión, a esos les llamamos *brownfield*, existían.

Entonces, la gente normalmente sintió la afectación. Dijo: "Yo antes pasaba por acá libre y ahora me cobran".

En este proyecto no hay nada. Este proyecto es completamente *greenfield*, y las personas van a pagar por ese servicio, señor presidente, cuando exista. Si no existe, no pagarán completamente nada.

Y, como les decía, contempla, aunque es completamente nuevo y *greenfield*, esto por indicación política que teníamos que cumplir, porque no es sostenible vías completamente libres de peaje y en las mismas condiciones que las vías principales.

Así es que, si es que alguien no quiere utilizarlo, pues utilizará muy buena infraestructura sin pagar peaje.

El señor PRESIDENTE.— Agradecemos por su participación al ingeniero Luis del Carpio Castro.

Inicialmente, en la etapa de Pedidos, la congresista María del Carmen Alva solicitó la participación de la Asociación Interdistrital de Afectados por el Anillo Vial.

Por ello, no existiendo oposición al pedido, permitiremos que la señora Gohany Gonzales y la señora Lidia Mendoza intervengan por cinco minutos.

Tiene la palabra, por favor, la señora Lidia Mendoza.

La señora MENDOZA.— Buenas tardes.

Gracias por la invitación.

Vengo a hablar yo en mi calidad de vecina de La Molina afectada en el Tramo 3, como invidente, como consumidora, como contribuyente e independiente.

Se ha hablado mucho aquí sobre la compensación para las personas afectadas. Yo me siento afectada.

La Separadora Industrial es para mí y para todas las personas con discapacidad un área donde paseamos, donde respiramos aire limpio, donde paseamos a nuestros perros, ya que no tenemos posibilidad de trasladarnos a lugares alejados para poder disfrutar de la ciudad.

Me siento afectada, y a ustedes solamente les escucho hablar de que todo es un tema económico, y hay cosas que no solamente se traducen en dinero, hay salud ambiental.

Inclusive, se ha sancionado a Suiza por no cumplir con el derecho fundamental a la salud ambiental en la sentencia de Estrasburgo. Eso ha sido la semana pasada, cosas que ustedes no están tomando en cuenta.

Asimismo, hablan que este proyecto se impulsó en el 2013.

El 2013, efectivamente, fue impulsado el proyecto por el señor Domingo Arzubialde, que posteriormente fue sentenciado por corrupción de funcionarios, en el delito de negociación incompatible por los peajes, con el caso Odebrecht.

Es en este marco que, después de este impulso que da este señor, se detiene... la sentencia la tengo aquí por escrito.

Después de este impulso que da el señor, se detiene hasta el interregno parlamentario cuando el señor Martín Vizcarra vuelve a impulsar el proyecto, basándose en el informe de competitividad.

He leído el Informe de Competitividad 2020 - 2030, en el cual no se menciona para nada los proyectos de vía, más bien se menciona el cuidado del medio ambiente, el uso del transporte público masivo, no el transporte privado.

Recuerden que solamente el 4% de la población nacional, según el INEI, tiene auto. Ustedes están hablando de muchos beneficios para personas con auto. Sin embargo, la gran mayoría de peruanos no lo tiene.

Si es un proyecto de interés nacional, debemos de pensar en todas las personas, no solamente en Lima y no solamente en las personas privilegiadas —me incluyo— que tenemos auto.

También tenemos que pensar en la población que se transporta en tren.

Para tal caso, si quieren ayudar en el transporte y descongestionar la ciudad, se podría iniciar con la Línea 4 del Tren, que va por todo Javier Prado hasta el Callao, y que solucionaría el problema de transporte y no fomentar el uso de combustibles fósiles y no fomentar la deforestación de 40 hectáreas de área verde, 10 mil árboles en Separadora Industrial, (9) que son el último pulmón de Lima, y que ya debería ser declarado intangible.

Asimismo, mediante usted, señor presidente, solicito al ministro de Transportes que nos indique si cuando él fue ministro del

presidente Martín Vizcarra, antes de dar el decreto de urgencia por el que se autoriza este proyecto, se debatió en el Consejo de Ministros sobre la implicancia social y ambiental de este proyecto.

Porque me pueden hablar mucho de beneficio ambiental, porque ya no va a haber tráfico.

Señores, yo le pido: ¿Dónde está ese estudio?". He solicitado y aquí lo tengo por escrito.

He solicitado muchas veces los estudios técnicos, y me han dicho que no los tienen, porque es una adjudicación directa y una vez que se dé la pro recién lo van a hacer.

Pero una vez que se da la buena pro, el contrato es ley entre las partes y no se podría romper.

Entonces, ¿de qué estamos hablando? Van dar el dinero, van a dar el adelanto y ni siquiera tienen un plano definitivo.

¿Cómo están expropiando casas si ni siquiera tienen por dónde va a pasar?

Como vecina de La Molina no sé si van a mudar o me voy a quedar. No pueden tenerme en ascuas hasta que ustedes den la buena pro o hasta que la empresa ganadora logre hacer los planos.

He pedido también dónde van a hacer los peajes, son cinco peajes.

No van a ser 10 minutos, pagando cuánto, señores. 10 minutos hasta el Callao, ¿pagando cuánto?

¿Todos los peruanos tenemos 25 soles diarios para pagar de ida y 25 para pagar de regreso? No, señores.

No piensen solamente en los intereses privados, piensen en los intereses de la población.

Piensen en que están desalojando a poblaciones que son comunidades campesinas y que necesitan consulta previa.

Piensen en que hay reglamento de participación ciudadana. Piensen en que hay leyes forestales.

El Perú está inscrito en la Agenda del Cambio Climático 2030.

No están respetando convenios internacionales. No están respetando los derechos humanos de personas con discapacidad al libre tránsito, porque ni siquiera han considerado...

Como algunos de ustedes estaban presentes cuando estaba la ministra Lazarte, que ni siquiera tomaron en cuenta los accesos para personas en sillas de ruedas y para personas ciegas que no podemos subir escaleras.

Me despido pidiéndole, por favor, al ministro que me explique si en el Consejo de Ministros, cuando era presidente Vizcarra, no se debatió el impacto social.

Asimismo, solicito al Congreso que derogue el decreto de urgencia que se firmó cuando no había Congreso y que el Congreso pasado o este debió de revisar para ver las implicancias que tenía el proyecto sobre la salud ciudadana y sobre las expropiaciones.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias a la señora Lidia Mendoza por su participación.

Enseguida le damos la participación a la señora Gohany Gonzales.

La señora GONZALES.— Muchísimas gracias, señor presidente.

Buenos días con todos.

Señor ministro, muy buenos días.

Empiezo esta exposición informando lo siguiente:

Después de la exposición que ustedes han dado sobre el tema del Anillo Vial, nosotros como Asociación de Propietarios Afectados por el Proyecto Anillo Vial, en el que estamos organizados los vecinos de los distritos de Independencia, San Juan de Lurigancho, Lurigancho-Chosica, y San Antonio La Vizcachera, que lamentablemente no lo mencionan y son afectados, que es una comunidad campesina.

Nosotros no estamos en contra de la modernidad, señores. No es eso.

Nosotros lo que queremos es que el Proyecto Anillo Vial se detenga, ¿por qué?

1. Porque no es periférico.
2. Porque tiene 30 años y nosotros tenemos más de 50 años viviendo en nuestros distritos.
3. Están afectando masivamente los derechos fundamentales de más de 60 mil personas.

De acuerdo a lo que indica el ministro, son 2933 predios, y eso es mentira.

No lo tienen mapeado ustedes. Proinversión no lo tiene mapeado, lamentablemente. Somos más de 5 mil casas que se verían afectadas por este proyecto.

Ahora que ustedes indican que por el tema del peaje van a tener auxiliares, que va a ser un cuello de botella al final, eso quiere decir que las expropiaciones ya no van a ser 5 mil, señores, sino va a ser más.

Porque hasta ahorita no tienen el estudio de ingeniería, como indican.

Entonces, nosotros como asociación pedimos que busquen alternativas.

Hemos presentado un documento al ministro de Transportes en el mes de octubre del año pasado, y hasta el día de hoy no nos responde.

Hemos solicitado una reunión con Proinversión, y tampoco nos responde.

El ministro indicó, en su reunión del mes de setiembre, efectivamente, que una de las alternativas podría ser la Línea Amarilla, porque obviamente el Anillo Vial es muy costoso. Y es así.

Entonces, creo que, si el ministro ha informado ese detalle, ha sido porque ya lo ha revisado. Y sí hay una alternativa, señores, que es la Línea Amarilla.

Así evitaríamos expropiar a tantísima gente, familias que están viviendo en casas, como indicaron efectivamente...

En una casa vivimos cuatro familias, hasta cinco familias, que están sufriendo, están llorando, están preocupadas.

Y ustedes dicen también acá que ya tienen 521 mil predios.

521 mil predios efectivamente, porque tienen de esta manera, con policías, a tratar de obligarnos a vender nuestras casas.

Incluso, tenemos denuncias de los vecinos por acoso, por hostigamiento, porque Proinversión está viniendo a tocar nuestras puertas obligándonos a querer vender las casas con este mecanismo.

Por eso, las personas tienen miedo.

Ahora, hablan del tema de expropiación. Efectivamente, hay expropiaciones que están en *El Peruano*.

Pero les pregunto:

¿Cómo es posible, señores congresistas que me están escuchando, quieran realizar expropiaciones si se están basando solamente en el Decreto de Urgencia 018/2019?

Decreto de urgencia cuando estaba el señor Martín Vizcarra, cuando cerró el Congreso.

Se supone que para hacer una expropiación debería pasar por el Congreso de la República, y deberían tomarse las acciones actuales, no pasadas.

¿Nosotros qué es lo que exigimos? Exigimos nuestros derechos.

Derecho a la vivienda digna. Derecho a nuestra vida, señores.

Actualmente, la asociación ha presentado una demanda de acción de amparo, señor presidente, y medida cautelar, el 14 de febrero, porque están vulnerando nuestros derechos.

No tenemos comunicación con el Ministerio ni con Proinversión.

Hay alternativas, sí. Lo comentó el mismo ministro.

Necesitamos que paren de hostigar, que paren todo el tema.

Aparte de las casas que dicen que ya están liberadas, hemos tenido que llamar a la prensa para que puedan tapiar las casas, porque lamentablemente no estaban tapiando hace más de cinco meses.

Hemos sufrido de delincuencia, hemos sufrido de robos.

Miren cómo entran los delincuentes, cómo están entrando los delincuentes a nuestras casas.

Nosotros somos colindantes y, sin embargo, tenemos que esperar esto, tenemos que esperar que estén llevándose las puertas, llevándose las ventanas.

¿Estamos esperando que haya una violación en esas casas abandonadas? ¿Una muerte para recién ustedes puedan actuar? No es así.

Efectivamente, lo primero que se ha tenido que hacer es un estudio de impacto social.

¿Lo han realizado? No lo han realizado.

¿Saben por qué no lo han realizado, sino ustedes mismos se hubieran dado cuenta de la situación?

La Contraloría alertó de este proyecto, y lamentablemente hicieron caso omiso.

La Defensoría del Pueblo alertó en noviembre del año pasado el conflicto social que hay, y hasta la fecha seguimos en este conflicto social y nadie hace nada.

Entonces, les digo, señores funcionarios, señores congresistas, dónde está el respeto al derecho de las personas, de nosotros los vecinos de a pie, que pagamos nuestros impuestos, que estamos luchando.

No es posible que sencillamente vengan y quieran hacer un proyecto y nos quieran desfasar y decir: "Te vas, porque te vas".

No es posible que nos digan: "Te voy a dar un departamento". Nosotros vivimos cuatro personas y tenemos nuestras casas de 120 o 200 metros cuadrados con títulos de propiedad, todos los servicios básicos.

Somos el 85% de vecinos que tenemos todos los servicios básicos y títulos de propiedad, y el 15% cuenta con constancia de posesión y tienen más de 15 años viviendo.

Les exijo que puedan ustedes buscar las alternativas, como lo mencionó, señor ministro, por la Línea Amarilla.

Por este problema y este conflicto social, señores, nosotros no nos vamos a detener y vamos a seguir fuertes, porque no vamos a vender nuestras casas.

No es un tema que me den más dinero, no es un tema que me den el doble, el triple o me lleven a vivir a La Molina, Las Casuarinas, no. Es un tema de derechos, es un tema de respetar los derechos.

Así como ustedes han ido a varios países, ustedes habrán visto que el tema de transporte es subterráneo, trenes subterráneos y eso es mejor que hacer otras vías más.

Me gustaría que puedan coordinar con el Colegio de Arquitectos, el cual también plantea esa alternativa de la Línea Amarilla, y así evitaríamos todo este conflicto social.

Agradecería, por favor, ver el tema de mi medida cautelar con el que estamos exigiendo más de 60 mil persona que se respete nuestros derechos y que ya cese el hostigamiento con todos los policías que nos traen a nuestras casas, que ya muchos vecinos estamos preocupados, afectados y desesperados por esta situación.

Muchísimas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias por su participación, señora Gohany Gonzales.

Justamente preocupados por la situación, también hemos convocado al señor ministro de Estado, del MTC, y ha venido hoy día con los funcionarios de Proinversión.

Creo que es importante socializar también este tema.

Efectivamente, he visto el fin de semana en las redes sociales estas noticias.

Como reitero, nosotros no nos oponemos a la inversión privada, no nos oponemos a la modernidad. Creo que Lima necesita...

Nuestro sistema de transporte es totalmente... miles de usuarios en tráfico.

También, señor ministro, le pediría, por favor, como pedido de la congresista María del Carmen Alva hemos aceptado en la sección de Pedidos.

Por eso, le estamos haciendo partícipes a las dos ciudadanas que seguramente representan a su asociación.

Y sería importante también, tanto de su despacho como de Proinversión, que puedan convocarlos y escucharlos, y lleguen ustedes a un acuerdo.

De repente si no venía el ministro, no había esa cercanía.

Señor ministro, estoy seguro que usted ha tomado nota, y con su equipo técnico.

Creo que, hay que atenderlos y hay que escucharlos.

Nadie se opone a la modernidad. Creo que este sistema de infraestructura vial es sumamente importante. Lima lo necesita.

Es natural que en un proyecto de gran envergadura haya oposiciones, eso vamos a saber entender también.

Seguramente van a tener la participación por las dos intervenciones que han hecho, señor ministro o nuestro jefe de Proinversión.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, economista Raúl Pérez Reyes Espejo.— Gracias, señor presidente.

Efectivamente, usted mencionó muy bien, lo que tenemos que tener es un espacio de diálogo.

La intervención del Ministerio obviamente en este tema tiene que ver con la preocupación por el interés público.

Y cuando ocurre esto en cualquier parte del mundo y, además, en el caso nuestro por nuestra Constitución, la búsqueda del interés público puede generar a veces algunas afectaciones privadas.

Lo que tiene que hacerse, tal cual lo establece la Constitución, es justamente la compensación a quienes serían afectados.

De otro lado, también hay algunas medidas que son mitigatorias.

Entonces, lo que tenemos que hacer es sentarnos a dialogar con los distritos afectados, en este caso aquí hay dos representantes de dos colectivos ciudadanos, y dejar claro que del lado del Ministerio hay la mayor disposición para plantear las soluciones que se requieran para, por ejemplo, el caso que mencionó la señora Mendoza en relación con el tema de la salud ambiental y el efecto paisajístico, además a distintos grupos poblacionales, personas invidentes o con algún otro tipo...

Y esto obviamente tiene que ser considerado, sin duda, en la compensación. (10)

Quisiera que se entienda, porque cuando hablamos de compensación, no estamos hablando necesariamente de compensación económica, es decir, menciono la señora Mendoza que para ella es más gratificante sacar a sus perros, tener un espacio de entretenimiento o el que ella considere pertinente alrededor de un parque.

Y, en ese caso, ver la forma, justamente de compensar a la persona, como el caso de ella, van a ser afectadas y ver que, la mitigación del mismo, permita justamente que ella pueda obtener el mismo nivel de tranquilidad, bienestar que tiene el día de hoy o un nivel incluso mayor.

Y para eso el proyecto tiene que tomar en cuenta ese tipo de medidas, por eso no necesariamente compensación implica compensación económica, porque algunas veces, como menciono la señora Mendoza, hay atributos que no tienen un valor monetario propiamente, sino tiene que ver con las condiciones de vida que legítimamente ella tiene el derecho a plantear y a exigir.

El tema de la afectación de los árboles en la vía de la Separadora Industrial, es justamente parte de los temas que vamos a tener que tomar en cuenta a la hora de hacer el estudio del impacto ambiental. Lo que esto implica, obviamente, que el proyecto tiene que tomar en cuenta esto y dejar una situación similar o mejor a la que existe el día de hoy en esta materia.

Y respecto lo que menciono, la señora Gonzales, en relación con las alternativas de la Línea Amarilla que en su momento estuvimos viendo cuando yo ingrese como ministro. Ahí la verdad, la preocupación tenía que ver más con el problema financiero que con el programa de las rutas puntualmente, ya se resolvió el tema financiero y, es la razón por la que luego el ministerio expreso que estaba a favor de este proyecto.

Y en relación con el Decreto de Urgencia 018-2019, es un decreto de urgencia que está vigente, pero creo que es importante mencionar que este proyecto no se basa en el decreto de urgencia. El decreto de urgencia es simplemente un vehículo para ayudar al proceso de liberación de predios, la verdad, el proyecto y su evaluación es previa, primero, en cuanto se plantea la iniciativa privada y, posterior, en cuanto se han hecho una serie de estudios para verificar esto.

Yo creo, señor presidente, que tenemos un espacio de dialogo, yo no creo que se trata de asumir posiciones maximalistas, de decir, yo no vendo lo mío, como que, tampoco el Estado pueda a ser del otro lado, la imposición, baja la lógica del interés público, sin reconocer los impactos que esto tiene a las personas.

Lo que esta atrás de esto, finalmente es el interés de la ciudad y lo que hay que hacer, es buscar que las personas que se afectan por esto, terminen en una situación que sea igual o mejor que la que tienen el día de hoy.

Y ahí, creo que tenemos que tener un espacio de dialogo para poder conversar sobre alternativas que nos lleve a buscar el bienestar de las personas afectadas y resolver la problemática que este proyecto va generar sin duda, tomando en cuenta que del otro lado, hay un gran beneficio que el proyecto plantea y que también la ciudad en general lo necesita.

Pero es claro que tiene que haber una compensación, vuelvo a repetir, no tiene por qué ser económica. La compensación y el acuerdo de la compensación lo definen los afectados, no le define una norma, en este caso.

Entonces, lo que se tiene hacer es sentarnos a conversar, mirar los casos, algunos puntuales de personas que no tienen predios registrados inscritos, habrá que ver como se les ayuda en el proceso de la titularidad o de reconocimiento de la posesión.

Y, en otros casos, donde en un predio no vive una familia, sino dos, tres o las familias que sean, pues habrá que hacer la

determinación de que estas familias efectivamente viven ahí, para evitar también que alguien pueda aprovecharse de esto.

O sea, yo creo que hay que buscar una solución en la cual, en el marco de un proceso de diálogo, podamos tener un acuerdo y finalmente llegar a una solución que beneficie tanto al Estado, que está buscando promover este proyecto por el lado del interés público, como a quienes obviamente el día de hoy serían afectados como consecuencia del proyecto.

Eso, señor presidente.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, señor ministro.

Dado que hemos escuchado también a dos representantes de las asociaciones, yo creo que es importante aquí lo que va a primar, señor ministro, es el diálogo.

El sector tiene que aperturar ese diálogo y, bueno, busquemos la mejor alternativa para que ustedes también no sean perjudicados.

Yo creo que toda la modernidad es importante. Reitero, por ejemplo, el tema de modernidad en la infraestructura vial es saludable, pero tampoco por el hecho de que hay una obra tan importante, no puede afectar a los usuarios, a los consumidores.

En ese sentido, solamente pedirle, y aquí está el señor ministro, que conversen, vayamos al diálogo, yo creo que podemos sentarnos, desde el Congreso también, nosotros estamos para apoyar.

Y como presidente de la Comisión de Defensa de Consumidores, siempre nosotros vamos a proteger obviamente a los miles de usuarios, consumidores que existen en nuestro país.

Agradecemos a los invitados por su asistencia, y la presidencia solicita acordar la dispensa de la aprobación del acta para tramitar los asuntos materia de la presente sesión.

Si no hubiera ninguna oposición de la dispensa.

Entonces dejamos constancia que la dispensa de la aprobación del acta de la presente sesión ha sido aprobada, agradeciendo a los señores congresistas por su asistencia, y al señor ministro de Transportes y Comunicaciones, siendo la una con veintisiete minutos, se levanta la sesión.

—A las 01:27 h, se levanta la sesión.