

Área de Transcripciones

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
PRIMERA LEGISLATURA ORDINARIA DE 2023

COMISIÓN DE FISCALIZACIÓN Y CONTRALORÍA
21.ª SESIÓN EXTRAORDINARIA
(Vespertina)
(Semipresencial)
(DOCUMENTO DE TRABAJO)

MARTES, 7 DE MAYO DE 2024
PRESIDENCIA DEL SEÑOR SEGUNDO MONTALVO CUBAS

—A las 14:32 h, se inicia la sesión.

El señor PRESIDENTE.— Bien, señores congresistas que se encuentran virtualmente, porque ningún congresista está presencialmente de esta comisión tan importante como es la Comisión de Fiscalización; señores periodistas, comunicadores sociales, y el pueblo que es lo más importante, tengan ustedes una buena tarde.

Siendo las 14:26 h de hoy, martes 7 de mayo de 2024, y conforme a la convocatoria para la presente sesión, se va a pasar lista para comprobar el *quorum* reglamentario. Señor secretario técnico, sírvase pasar lista.

El SECRETARIO TÉCNICO pasa lista para computar el *quorum*:

Gracias presidente.

Congresista Salhuana Cavides.

El señor SALHUANA CAVIDES (APP).— Presente, buenas tardes con todos.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Gracias

Congresista Valer Pinto.

El señor VALER PINTO (SP).— Presente, muy buenas tardes con todos.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Gracias

Congresista Burgos Oliveros.

El señor BURGOS OLIVEROS (UDP).— Burgos Oliveros, presente, señor presidente.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Gracias

Congresista Cutipa Ccama.

El señor CUTIPA CCAMA (NA).— Cutipa Ccama, presente.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Gracias, congresista.

Congresista Chirinos Venegas (); congresista Dávila Atanacio.

El señor DÁVILA ATANACIO (BM).— Dávila Atanacio, presente.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Gracias, congresista.

Congresista Espinoza Vargas (); congresista Herrera Medina.

La señora HERRERA MEDINA (RP).— Herrera Medina, presente.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Gracias, congresista.

Congresista Jiménez Heredia. La congresista Jiménez Heredia ha registrado su asistencia vía Microsoft Teams.

Congresista Olivos Martínez. La congresista Olivos Martínez ha dejado constancia de su asistencia vía Microsoft Teams.

Congresista Reymundo Mercado.

El señor REYMUNDO MERCADO (CD-JPP).— Presente

El SECRETARIO TÉCNICO.— Gracias, congresista.

Congresista Rospigliosi Capurro.

El señor ROSPIGLIOSI CAPURRO (FP).— Presente.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Gracias, congresista.

Congresista Ruiz Rodríguez. La congresista Ruiz Rodríguez ha registrado su asistencia vía Microsoft Teams.

Congresista Taipe Coronado.

La señora TAIPE CORONADO (PL).— Taipe Coronado, presente.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Gracias, congresista.

Congresista Varas Meléndez.

El señor VARAS MELÉNDEZ (PB).— Presente.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Gracias, congresista.

Congresista Ventura Ángel (); congresista Zeballos Madariaga.

El señor ZEBALLOS MADARIAGA (PP).— Zeballos, presente.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Gracias, congresista.

La presidencia.

El señor MONTALVO CUBAS (PL).— Presente.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Pasamos lista a miembros accesitarios.

El congresista Ventura también ha registrado su asistencia vía Microsoft Teams.

Pasamos lista a miembros accesitarios: congresista Alegría García (); congresista Aragón Carreño (); congresista Azurín Loaiza (); congresista Barbarán Reyes (); congresista Bazán Calderón (); congresista Calle Lobatón (); congresista Castillo Rivas (); congresista Correo Jon Tay (); congresista Cruz Mamani (); congresista Chacón Trujillo (); congresista Flores Ruiz (); congresista Gutiérrez Ticona (); congresista Juárez Gallegos (); congresistas López Morales (); congresista Luque Ibarra ();

congresista Marticorena Mendoza (); congresista Medina Hermosilla (); congresista Palacio Huamán (); congresista Revilla Villanueva (); congresista Reyes Cam (); congresista Sánchez Palomino (); congresista Torres Salinas () .

Insistimos: congresista Chirinos Venegas (); congresista Espinoza Vargas () .

Han registrado su asistencia 16 señores congresistas. Existe el *quorum* de Reglamento. Adelante, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Bien, secretario técnico, señores congresistas, con el *quorum* reglamentario, siendo las 14:32 h de hoy, martes 7 de mayo de 2024, damos inicio a la vigesimoprimer sesión extraordinaria semipresencial de la Comisión de Fiscalización y Contraloría, en la sala María Moyano del Palacio Legislativo.

Señores congresistas, mucho les agradeceré que mantengan apagados sus micrófonos para una mejor conducción de la presente sesión y evitar cruces de sonidos que dificulten la grabación de la presente sesión.

Así como también, cuando soliciten el uso de la palabra, utilicen la plataforma Microsoft Teams para el orden correspondiente.

Señores congresistas, en vista de tratarse de una sesión extraordinaria, pasamos a la estación de Orden del Día.

ORDEN DEL DÍA

El señor PRESIDENTE.— Como primer punto de la agenda, tenemos el predictamen de insistencia recaído en las observaciones formuladas por la presidenta de la república a la Autógrafa de ley que garantiza la autonomía y profesionalización de la carrera del auditor gubernamental, del Proyecto de Ley 3331/2022-CG.

Al respecto les informo que durante la decimoctava sesión extraordinaria de la Comisión de Fiscalización y Contraloría, de fecha 29 de abril del presente año, realizada en la sala Francisco Bolognesi del Palacio Legislativo, luego del debate efectuado por los miembros de la comisión sobre el predictamen de insistencia recaído en las observaciones formuladas por la presidenta de la república a la Autógrafa de ley que garantiza la autonomía y profesionalización de la carrera del auditor gubernamental, Proyecto de Ley 3331/2022-CG, esta presidencia, señores congresistas, dispuso que pase a un cuarto intermedio a pedido de los señores congresistas Elías, Varas Meléndez y Dávila Atanacio, con la finalidad de efectuar una reunión de trabajo con la participación de los señores congresistas o, en caso de no asistir, con la participación de sus asesores debidamente acreditados, los funcionarios de la Contraloría General de la República, los representantes del Sindicato Nacional de Trabajadores de la Contraloría General de la República y el personal de la comisión con la finalidad de aclarar los puntos ley controvertidos, observados por el Poder Ejecutivo. y arribar

a la mejora del texto normativo, sin quitar la esencia del predictamen de insistencia.

Señores congresistas, dicha reunión de trabajo se efectuó el viernes 3 de mayo bajo la conducción de los señores Iván Walter León Ramírez, secretario técnico de la comisión; y Edwin Ruiz Mondragón, asesor principal de la Comisión de Fiscalización, logrando un consenso de ambas partes, tanto de los funcionarios de la Contraloría General de la República, como del Sindicato Nacional de Trabajadores de la Contraloría General de la República, contando con la participación de la señora congresista Isabel Cortez Aguirre; así como también se tomó en cuenta los aportes y sugerencias, tanto de los asesores como de la secretaria secretaria técnica de la Comisión de Fiscalización.

Participaron de la referida reunión de trabajo las siguientes personas: la congresista Isabel Cortez Aguirre; Iván Walter León Ramírez, secretario técnico de la Comisión de Fiscalización y Contraloría; el doctor Edwin Ruiz Mondragón, asesor principal de la Comisión de Fiscalización y Contraloría; Edilberto Terry Ramos, gerente de capital humano de la Contraloría General de la República; Cedilia Victoria Akemi Kuroiwa, gerente de modernización y planeamiento de la Contraloría General de la República; Estrella Cavero, especialista de la Contraloría General de la República; Gonzalo Gabriel Burroughs de la Vega, gerente encargado de relaciones interinstitucionales de la Contraloría General de la República; Vanessa Jiménez Martel, secretaria de organización del Sindicato Nacional de Trabajadores de la Contraloría General de la República.

También, Viviana Mondragón Palomino, secretaria de defensa del Sindicato Nacional de Trabajadores de la Contraloría General de la República; Johnny Velázquez Tello, asesor del congresista Elías Marcial Varas Meléndez; Junior Christian Galarza Torres, asesor del congresista Edgar Reymundo Mercado; también David Álamo García, asesor del congresista Roberto Sánchez Palomino; **(2)** de la misma manera, el señor Kevin Advíncula Medrano, asesor del congresista Pasión Dávila Atanacio; Ana Villegas Campos, asesora de la congresista Digna Calle Lobatón. De igual forma Jacqueline Flores Peña, técnica de la bancada de Perú Libre; Rubén Arrieta, técnico de la congresista Digna Calle Lobatón.

Señores congresistas, en dicha reunión se mejoró la redacción de los siguientes artículos, los cuales eran puntos controvertidos, producto de las observaciones del Poder Ejecutivo a la Autógrafa de Ley que garantiza la autonomía y profesionalización de la carrera del auditor gubernamental.

Se coloca en negritas el texto mejorado, consensuado.

Ley que garantiza la autonomía y profesionalización de la carrera del auditor gubernamental

Poner énfasis en las letras negritas, por ejemplo, el artículo cinco, en el capítulo II, ingreso y nombramiento. Lo que estamos, prácticamente como un agregado, en el

Artículo 5. Proceso de ingreso a la carrera del auditor gubernamental

Y el resto que continúa es: (...) *El proceso de ingreso a la carrera del auditor gubernamental, se inicia en el mes de setiembre de cada año, en las posiciones vacantes establecidas para cada año, sujetas a disponibilidad presupuestal –donde también se está poniendo agregando– previo concurso público cuyas bases serán definidas por la entidad.*

De esta manera, cualquier trabajador, por meritocracia y sin límite de edad, podrá ingresar a la carrera del auditor gubernamental; además, que no se vulneraría el derecho a acceder a la función pública en condiciones de igualdad y meritocracia, considerando en parte lo observado por el Poder Ejecutivo.

En el *Título VI Deberes y derechos de los auditores gubernamentales*

Capítulo 1 Derechos

En el artículo 23, hablando sobre derechos: *Los auditores gubernamentales tienen derecho:*

A gozar de seguro médico, a un plan de salud –lo que se está agregando es– a elección del trabajador.

De esta manera se precisa que el auditor gubernamental puede elegir un seguro médico o un plan de salud atendiendo a la preocupación del sindicato nacional de trabajadores de la Contraloría General de la República. Además, se infiere tácitamente que tanto el seguro médico como el plan de salud corre por cuenta de la entidad.

En tal sentido, se mejora la redacción por principio de seguridad jurídica y se aclara que no se vulnerarían las competencias constitucionales del Poder Ejecutivo respecto a los beneficios del personal en el sector público.

En el artículo 35 *Faltas graves*

Se consideran faltas disciplinarias graves que ameritan la sanción de suspensión las siguientes conductas: No haberse sujetado a las instrucciones, recomendaciones, y medidas correctivas que se dispongan para la formulación del informe – lo que estamos agregando–, de conformidad con el artículo 24 de la Ley 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República.

Cabe señalar que en el inciso b) del artículo 35 no existe cambios sustanciales, puesto que no varía el sentido de la norma, simplemente hace referencia al artículo 24 de la Ley 27185, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría

General de la República vinculado al mismo, mejorando la redacción del texto.

En el artículo 50, señores congresistas, habla del proceso de evaluación de desempeño. *El proceso de evaluación de desempeño tiene por finalidad evaluar el rendimiento y capacidad del auditor gubernamental para la mejorar de su desempeño, identifica y reconoce el aporte de los auditores gubernamentales con las metas institucionales y evidencia las necesidades requeridas para una mejora. El proceso de evaluación de desempeño es de periodicidad anual, transparente y objetivo, para lo cual la Contraloría General de la República emitirá las disposiciones complementarias— y lo que estamos agregando— y será dirigido por la Oficina de Recursos Humanos con personal especializado en auditoría.*

De esta manera, señores congresistas, consideramos que el proceso de evaluación de desempeño, que tiene por finalidad evaluar el rendimiento y capacidad del auditor gubernamental, sea dirigido por la Oficina de Recursos Humanos, con personal especializado en auditoría.

En tal sentido, no se vulnerarían las condiciones de igualdad, tomando en cuenta que el proceso de evaluación de desempeño estará cargo de personal especializado en auditoría y dirigido por la Oficina de Recursos Humanos o la que haga las veces.

Esto no cambia el sentido del texto legal, más bien realiza una precisión al mismo por principio de seguridad jurídica al cual garantiza que la aplicación de la ley sea igual para todos y que en cada norma o acto administrativo se respete la legislación vigente, de manera coherente y predecible.

En el artículo 10, el término de la carrera:

Artículo 52. Término de la carrera del auditor gubernamental

La relación laboral del auditor del auditor gubernamental termina con la conclusión del servicio que une a la entidad con el servidor. Las causales de conclusión del vínculo con la entidad son las previstas a continuación:

- a) *Fallecimiento.*
- b) *Renuncia.*
- c) *Alcanzar el límite de edad de 70 años.*
- d) *Cancelación del título profesional universitario.*
- e) *Inhabilitación para el ejercicio profesional por resolución judicial firme o sanción del colegio profesional correspondiente de suspensión para el ejercicio profesional, superior a tres meses o expulsión.*
- f) *Inhabilitación para el ejercicio de la función pública impuesta administrativa o judicialmente.*

- g) *Tener conflicto de intereses con la Contraloría General de la República y el Sistema Nacional de Control en las condiciones señaladas en la normativa vigente.*
- h) *Encontrarse en estado de quiebra, culposa o fraudulenta; ser deudor alimentario moroso.*
- i) *Afiliarse a algún partido político, o participar de procesos electorales.*
- j) *Estar incurso en alguna incompatibilidad establecida por ley o normas complementarias establecidas por la Contraloría General de la República.*
- k) *Haber obtenido en las evaluaciones de desempeño la calificación de rendimiento no satisfactorio en los últimos 2 años continuos o en tres discontinuos a lo largo de la carrera del auditor.*
- l) *Estar más de seis años en una misma categoría remunerativa.*
- m) *Destitución.*

Finalmente, señores congresistas, se ha retirado el inciso g, que disponía tener sentencia condenatoria en primera instancia por la comisión del delito doloso, por cuánto consideramos que se debe tener una sentencia firme con el término del proceso, por cuánto se trata de la culminación de la relación laboral del auditor gubernamental con la conclusión del vínculo que une a la entidad con el servidor y/o funcionario público.

Cabe señalar que muchas veces los auditores pueden ser objeto de denuncias o procesos por parte de las mismas entidades sobre las cuales realizan acciones de control. En tal sentido, consideramos en parte la observación del Poder Ejecutivo sobre vulneración de los principios constitucionales de razonabilidad, y proporcionalidad.

En tal sentido, señores congresistas, habiéndose realizado un amplio debate, y una reunión de trabajo a la cual fueron invitados, tanto los congresistas sus asesores, los funcionarios de la Contraloría General de la República, y los representantes del Sindicato Nacional de Trabajadores de la Contraloría General de la República, y haber consensuado el texto legal, procedo a someterlo a votación, señores congresistas.

Señor secretario técnico, proceda a la votación.

El señor VARAS MELÉNDEZ (PB).— La palabra, presidente.

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

El señor VARAS MELÉNDEZ (PB).— Presidente, primero darle mi saludo e, igualmente, a todos los colegas congresistas.

La idea, cuando se implementan en este caso lo que ha formulado la Contraloría General de la República, con el ánimo de capacitar y cada vez más especializarse con el tema de sus recursos

humanos, es bueno y es digno de aplaudirlo, pero también hay que considerar lo siguiente.

La Contraloría ya tiene de alguna manera su escuela de auditores que vienen trabajando ellos, ya no es nuevo, de alguna manera lo que está haciendo ahora el auditor gubernamental es este especializar más al servidor público de la Contraloría.

Pero hay algo que tiene que quedar claro, presidente, y es lo siguiente; cuando la Contraloría convoca sus concursos públicos lo hace de manera general. Actualmente, se está llevando a cabo un concurso y lo hace de manera general para las diferentes profesiones, sean abogados, ingenieros, o contadores, u otras carreras que necesita de especialidad por parte de la Contraloría.

Lo que yo quiero es que quede en claro que todo lo que la Contraloría convoque, no necesariamente tiene que ir direccionado a entrar a ese programa de formación e incorporación de jóvenes talentos que le llaman. Entonces, ¿si alguien quiere pertenecer en adelante a la Contraloría tiene que pasar por este programa de jóvenes talentos? Si fuera así, va a atentar contra la independencia de toda institución, va a comenzar a hacer su programa para captar recursos humanos.

Y esa me parece que es una cierta situación algo excluyente. ¿Por qué presidente? Supongamos, si como médico necesitan mi especialidad para ingresar a la Contraloría, que antes ha sido una convocatoria general, ahora ya no se va a hacer general. Si bien es cierto, tengo que entrar primero por la escuela, por este programa de formación e incorporación de jóvenes talentos.

A mí realmente me agrada la idea que hayan retirado el tema de la exclusión con el tema de la edad de los treinta años, porque si no estaríamos condenando y atentando contra un natural derecho humano de laborar. Es que bueno que se hayan puesto de acuerdo y haberlo retirado. Pero considero, presidente, primero, pedirle a usted y a su equipo, este informe recién nos llegó a las 13:22 h, este predictamen no lo hemos tenido para analizarlo.

Si bien ha sido una comisión, una mesa de trabajo que ha consensuado, pero presidente, yo creo que no hay prisa de nada, hay que caminar con calma, pero llegar a lo que queremos conseguir, los objetivos; porque, ¿cómo va a llegar a las 13:22 h? Estamos 14:30 h, en una hora y media no me voy a leer todo esto para poder aportar. La idea es aportar, por eso yo le pido, presidente, con tranquilidad hay que trabajar. Era mañana o pasado mañana, la convocatoria para tratar este punto tan importante, y que ha generado conflictos, y por eso es que hemos sido una mesa técnica.

Entonces, yo no considero, presidente, la prisa con que ustedes quieren sacar estas cosas, si a la 13:22 h nos ha llegado recién este informe de predicarme, ¿Cómo vamos a leer esto en una hora y quiere que lo resolvamos en estos momentos?

Por eso, presidente, yo le pido, con el ánimo de no obstaculizar; nosotros tenemos, como gente seria, que leer esto. Recién nos han alcanzado, prácticamente. Por eso yo, hasta cierto punto, presidente, pediría que esto, no sé, nos dejen al menos 24 horas para revisar algo, revisar el predictamen que se elaboró dentro de su equipo de trabajo.

Con ese motivo, presidente, la verdad que yo dejo en sus manos cómo podría resolver, porque no pretendo yo votar por algo que no conozco ni he leído.

Muchas gracias, presidente. (3)

El señor PRESIDENTE.— Bueno, señores congresistas, no hemos reiterado la edad, se ha precisado simplemente, recuerden que los congresistas han sido invitados, sus asesores, todo lo que ustedes han acordado en esa reunión, se está poniendo en el predictamen. Yo creo que aquí ya la vez pasada aceptamos el pedido del congresista Elías Varas, se han reunido, y esta vez no podemos postergarlo.

Ya, si los congresistas creen conveniente votarán a favor o en contra, pero vamos a someterlo a votación.

Congresista Edgar Reymundo, tiene usted la palabra.

El señor REYMUNDO MERCADO (CD-JPP).— Gracias presidente.

Presidente indudablemente, con el ánimo positivo que todo este proyecto salga es que el cuarto intermedio que se solicitó en la sesión anterior y producto de ello es que ha habido una mesa de trabajo en esa mesa de trabajo las partes han hecho sus aportes y se ha llegado en cierto modo a algún tipo de consenso es lo que tenemos.

Yo quiero discrepar muy respetuosamente con el congresista Varas en cuanto se refiere, no voy a hablar a lo específico, a lo general, voy a hablar sobre una realidad. Es que en el artículo 5 sobre el proceso de ingreso a la carrera de la auditoría gubernamental, aquí se ha añadido y que está en negritas *previo concurso público a cuyas bases serán definidas por la entidad*. Ese es un pedido del sindicato y acá se ha contemplado. Pero se ha omitido, presidente, señalar que este inicio del proceso de ingreso a la carrera del auditor gubernamental, sin que esto signifique discriminación, pero es una necesidad, una necesidad para ingresar. No me refiero a la edad, que también ya está aclarado, sino esto se realiza previo un programa de formación e incorporación.

El señor PRESIDENTE.— Congresista, por favor, apagar su micrófono, está interrumpiendo la sesión.

El señor REYMUNDO MERCADO (CD-JPP).— Decía que esto deberá ser a través de un programa de formación y como dicen los de Contraloría, de incorporación de jóvenes talentos. Aparentemente eso estaría direccionado, ¿pero direccionado a qué, a quiénes? A los jóvenes, si los jóvenes son la base y lo fundamental para

el futuro. Tenemos que más bien propender a ello para que haya programas especiales que beneficien también o que se inicie por ahí a los jóvenes.

Entonces, esa es la situación que yo hago hincapié, presidente, por lo demás, de acuerdo a una lectura rápida de la incorporación de otros aspectos que está señalado acá en negrita, fundamentalmente lo relacionado a los artículos 5, 23 de las faltas graves, del artículo 35 ha sido debidamente incorporado y esclarecido; lo mismo lo que aparece en el artículo 50 del proceso de evaluación de desempeño.

Es decir, se han recogido muchos aportes, me parece muy bien, solamente hacía esa atingencia en cuanto al artículo 5, presidente.

Nada más, gracias.

El señor PRESIDENTE.— A usted, congresista.

Señor secretario técnico, proceda usted a llamar lista para la votación.

El señor VALER PINTO (SP).— Congresista Valer, la palabra por favor.

El señor PRESIDENTE.— Congresista Héctor Valer, tiene usted la palabra.

El señor VALER PINTO (SP).— Muchas gracias, presidente.

Presidente, tenemos que tener en consideración que este no es un nuevo dictamen, no es tampoco un dictamen ordinario, sino que esta ley ya fue enviada como Autógrafa al Poder Ejecutivo, y el Poder Ejecutivo ha enviado algunas observaciones. Y nosotros lo que estamos votando ahora es la insistencia, con algunas modificaciones materiales al dictamen que ya oportunamente fue aprobado, inclusive la ley fue aprobada en el Pleno del Congreso.

Por esa razón, presidente, la decisión que usted está tomando es la más correcta, someter a votación, con lo cual estoy de acuerdo como secretario de la mesa directiva y como congresista de la república.

Muchas gracias, presidente.

El señor ROSPIGLIOSI CAPURRO (FP).— La palabra, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Su nombre congresista.

El señor ROSPIGLIOSI CAPURRO (FP).— Rospigliosi.

El señor PRESIDENTE.— ¿Rospigliosi? Tiene usted la palabra congresista, adelante.

El señor ROSPIGLIOSI CAPURRO (FP).— De acuerdo con los congresistas Valer y Reymundo. Esta propuesta sometida a debate para su insistencia fue aprobada el año pasado por amplia mayoría en el Pleno del Congreso, 105 votos a favor de los congresistas

de todas las bancadas que comprendieron la importancia de legislar para generar el marco legal de una carrera administrativa especial para el auditor gubernamental, y manifestaron su conformidad a través del voto.

El predictamen de insistencia se alinea y se sustenta en la meritocracia como parte de una reforma sustancial en el marco del Sistema Nacional de Control, planteando niveles de desarrollo que demandan mayor responsabilidad y mayores exigencias, fortaleciendo la idoneidad en el ejercicio de las labores ejecutadas por los auditores gubernamentales.

Siendo necesaria, creo yo, la aprobación inmediata de esa propuesta, por eso coincido, señor presidente, con lo que usted ha planteado, que se someta a votación esta propuesta.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— A usted, congresista.

Si algún otro congresista quisiera opinar al respecto puede levantar la mano.

Señores congresistas, no habiendo algún otro congresista que quiera hacer alguna precisión al respecto. Recordemos, señores, que, con algunas precisiones, no ha habido modificatorias, con algunas precisiones, por lo que amerita ir por el dictamen de insistencia.

Señores, habiendo concluido el debate del presente predictamen, señor secretario técnico, proceda a la votación.

El SECRETARIO TÉCNICO pasa lista para computar el quorum:

Gracias presidente.

Congresista Salhuana Cavides.

El señor SALHUANA CAVIDES (APP).— A favor

El SECRETARIO TÉCNICO.— Gracias, congresista.

Congresista Valer Pinto.

El señor VALER PINTO (SP).— A favor.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Gracias, congresista.

Congresista Burgos Oliveros.

El señor BURGOS OLIVEROS (UDP).— Burgos Oliveros, a favor.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Gracias, congresista

Congresista Cutipa Ccama.

El señor CUTIPA CCAMA (NA).— A favor.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Gracias, congresista.

Congresista Chirinos Venegas (); congresista Dávila Atanacio.

El señor DÁVILA ATANACIO (BM).— Dávila Atanasio, a favor.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Congresista Espinoza Vargas.

El señor ESPINOZA VARGAS (AP).— Espinoza, a favor.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Gracias, congresista.

Por favor, sus micrófonos.

Congresista Herrera Medina.

La señora HERRERA MEDINA (RP).— Herrera Medina, a favor.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Gracias, congresista.

Congresista Jiménez Heredia, a favor, en el Microsoft Teams.

Congresista Olivos Martínez, a favor, también, en el Microsoft Teams.

Congresista Reymundo Mercado.

El señor REYMUENDO MERCADO (CD-JPP).— A favor.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Gracias congresista.

Congresista Rospigliosi Capurro.

El señor ROSPIGLIOSI CAPURRO (FP).— A favor.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Gracias, congresista.

Congresista Ruiz Rodríguez, a favor, en el Microsoft Teams.

Congresista Taipe Coronado

La señora TAIPE CORONADO (PL).— A favor.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Gracias congresista.

Congresista Varas Meléndez.

El señor VARAS MELÉNDEZ (PB).— Abstención.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Congresista Ventura Ángel (); congresista Zeballos Madariaga.

El señor ZEBALLOS MADARIAGA (PP).— A favor.

El SECRETARIO TÉCNICO.— La Presidencia.

El señor MONTALVO CUBAS (PL).— A favor.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Pasamos lista a miembros accesorios: congresista Alegría García (); congresista Aragón Carreño (); congresista (); congresista Azurín Loayza (); congresista Barbarán Reyes (); congresista Bazán Calderón (); congresista Calle Lobatón (); congresista Castillo Rivas (); congresista Cordero Jon Tay (); congresista Cruz Mamani (); congresista Chacón Trujillo (); congresista Flores Ruiz (); congresista Gutiérrez Ticona (); congresista Juárez Gallegos (); congresista López Morales (); congresista Luque Ibarra (); congresista Marticorena Mendoza (); congresista Medina Hermosilla (); congresista Palacios Huamán (); congresista Revilla Villanueva (); congresista Reyes Cam (); congresista Sánchez Palomino (); congresista Torre Salinas () .

También la congresista Ruiz Rodríguez ha votado a favor en el Microsoft Teams.

Ha sido aprobado por mayoría de los presentes, con 15 votos a favor, ninguno en contra, una abstención,

Adelante, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Señores congresistas, en consecuencia, ha sido aprobado por mayoría el dictamen de insistencia recaído en las observaciones formuladas por la presidenta de la república a la Autógrafa de la Ley que garantiza la autonomía y profesionalización de la carrera del auditor gubernamental, en el Proyecto de Ley 3331/2022

Quiero felicitar a todos los congresistas por haber tomado su decisión y haber aprobado este dictamen por insistencia.

Señores congresistas, pasamos al segundo punto de la agenda, también dando la bienvenida al congresista Víctor Cutipa, lo tenemos presente aquí en la sala; y a los dos congresistas más que nos acompañan en esta comisión con su presencia, al congresista Elías Varas Meléndez, al congresista Edgar Reymundo Mercado.

Como segundo punto en la agenda tenemos la presentación del señor Raúl Pérez Reyes Espejo. para que brinde un informe sobre los siguientes temas:

- a) Informe sobre la problemática de transporte urbano, rural, interprovincial, y regional de nuestro país y sus alternativas de solución.
- b) Informe respecto a la implementación del cuestionado proyecto nueva carretera central.
- c) Informe sobre la problemática del Metropolitano de Lima como el incremento injustificado de los pasajes, la mala prestación del servicio y la ampliación de las rutas.
- d) También sobre el estado situacional de la construcción de las estaciones de la línea 2 del Metro de Lima.
- e) Informe sobre el funcionamiento del aeropuerto Capitán FAP Renán Elías Olivera de la ciudad de Pisco.
- f) Informe sobre el estado situacional de los ejes viales 2 y 4 de la región Amazonas.
- g) Informe técnico-jurídico sobre la desnaturalización de la Ley 31096, a través del Decreto Supremo 003-2022-MTC, transgrediendo el artículo 118, numeral 8 de la Constitución Política del Estado.

Al respecto, señores congresistas, hemos recibido un correo electrónico de la señora Fiorella Martel Guerrero, funcionaria de la coordinación administrativa, por encargo de la doctora Ofelia Soriano Ramos, en el cual el ministro de transportes y

comunicaciones dispone la participación de un especialista, el señor Giancarlo Napán Manrique, abogado normativo.

La Presidencia de la comisión, señores congresistas, dispone que no se aceptará su representación, debido a que fue citado el titular del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

En tal sentido, disponemos su reprogramación para una próxima sesión y esperamos la asistencia del ministro de transportes y comunicaciones.

Señores congresistas, pasamos al tercer punto de la agenda.

Como tercer punto de la agenda tenemos la presentación del señor Richard Bernachea Villanueva, presidente de la Alianza Gremial Nacional de Transportistas del Perú, para que brinde un informe sobre el siguiente tema:

Informe sobre la problemática que viene generando el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao, la Superintendencia Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías y la Policía Nacional del Perú al sector de transportes del auto colectivo a nivel nacional.

Señores congresistas, suspendemos la sesión por breve término para recibir a nuestro invitado.

-A las 15:07 h, se suspende la sesión.

-A las 15:14 h, se reanuda la sesión.

El señor PRESIDENTE.— Señores congresistas, reanudamos la sesión También se deja constancia del voto del congresista Héctor Ventura, a través de la plataforma Microsoft Teams, el voto a favor del predictamen de insistencia. Entonces señor secretario técnico, considerar su voto a favor del congresista Héctor Ventura.

El SECRETARIO TÉCNICO.— Perfecto presidente.

El señor PRESIDENTE.— Teniendo ya señores congresistas la presencia de dirigentes de autos colectivos, vamos a dejar el uso de la palabra al señor Richard Bernachea Villanueva, presidente de la Alianza Gremial Nacional de Transportistas del Perú para que brinde su respectivo informe.

Adelante señor Richard Bernachea, tiene usted la palabra.

El PRESIDENTE DE LA ALIANZA GREMIAL NACIONAL DE TRANSPORTISTAS DEL PERÚ, señor Richard Bernachea Villanueva.— Buenas tardes a todos mis hermanos transportistas colectiveros de Lima y Callao y a nivel nacional; buenas tardes a todos los presentes, congresistas.

Felicitarle al congresista Segundo Montalvo por hacer posible esta reunión, ya que tenemos un clamor grande de parte de mis hermanos transportistas colectiveros de Lima y Callao.

En primer lugar, dar gracias a Dios Todopoderoso, bendito sea Jehová, Rey del Universo; y te pido, mi Dios, que toques el corazón de las autoridades, ya que en estos momentos su corazón se ha vuelto duro y representantes de la ATU, la Sutran, conjuntamente con la Policía Nacional del Perú, están contraviniendo nuestros dos derechos fundamentales, que es al trabajo y a la propiedad privada.

Dicho esto, señor presidente de la Comisión de Fiscalización, yo le pediría encarecidamente que se levante un acta de compromiso firmado por todos los presentes acá, tanto los dirigentes como las autoridades, donde pedimos en ese Acta de Fiscalización el cese de los operativos criminales hacia nosotros; porque, ya les he mencionado, están contraviniendo nuestros dos derechos fundamentales y nos están quitando nuestro sustento de llevar a nuestra casa, nos están robando nuestra propiedad privada que están consagrada en la Constitución Política del Perú, artículo 70, bien claro dice: "Toda propiedad privada es inviolable", y están vulnerando ese derecho fundamental y constitucional.

Entonces, señor presidente de la Comisión de Fiscalización, pide en este momento que se levante un Acta de Compromiso donde firmemos todos, para así seguir con esta reunión, para nosotros también llevarles a nuestros hermanos transportistas un alivio si se llega a cesar esos operativos.

O en todo caso, señor congresista, que se declare en emergencia el transporte en auto colectivo, porque en realidad somos un medio necesario. Ya las autoridades deberían sacarse la venda de los ojos y ver la realidad, somos un medio necesario y complementario en el transporte de Lima y Callao.

Muchas gracias, señor.

El señor PRESIDENTE.— Señores congresistas, han sido las palabras del dirigente, el señor Richard Bernachea Villanueva, presidente de la Alianza Gremial Nacional de Transportistas del Perú, quien nos ha brindado su informe, su preocupación; y todos sabemos que todos los peruanos tenemos derecho al trabajo, y ese es un tema constitucional.

Seguidamente, damos el uso de la palabra al señor Walter Carrera Álvarez, vicepresidente de la Asociación de Transportistas Nacional e Internacional Asotrani Perú.

Adelante, señor Walter Carrera Álvarez, tiene usted la palabra.

EL VICEPRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE TRANSPORTISTAS NACIONAL E INTERNACIONAL ASOTRANI PERÚ, señor Walter Carrera Álvarez.— Buenas tardes con cada uno de ustedes.

Señor congresista Montalvo, en su calidad de presidente de la Comisión de Fiscalización, permítame dirigir y saludar a todos los presentes en esta sala. Mi nombre es Walter Carrera Álvarez, vicepresidente de Asotrani Perú.

Señor presidente y señores congresistas, y presentes en la sala, estamos en esta tarde, en esta sala, para dejar en evidencia de la constante discriminación que viene realizando en este momento la ATU en nuestros compañeros transportistas colectiveros de Lima y Callao.

Señor presidente, la Ley 27181, que es la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, y su Reglamento Nacional de Administración de Transportes, el Decreto Supremo 017, que está vigente desde el 2009 hasta la fecha, establece en el artículo 52.4 de las modalidades del servicio en nuestro país a nivel nacional.

Señor presidente, el servicio turístico se encuentra autorizado, el servicio de transporte de trabajadores se encuentra autorizado, el servicio de estudiantes se encuentra autorizado, el servicio de taxis se encuentra autorizado, pero en el 52.4 que habla la autorización para prestar el servicio de transporte en auto colectivo hasta hoy en día se encuentra sin autorización.

Vemos claramente una discriminación hacia este sector de servicio que brindamos, señor presidente, y más aún que venimos siendo vulnerados en nuestros derechos, como es el derecho al trabajo, el derecho a la libre empresa, el derecho al libre tránsito, y el derecho a la propiedad privada. Pero, ¿por qué estamos acá, señor presidente? Si bien es cierto, nosotros como instituciones, varias instituciones gremiales, estamos de acuerdo —sí, estamos de acuerdo— con un sistema integrado de transportes, por supuesto que sí. Pero hoy, lamentablemente, podemos decir que este sistema integrado de transportes ha colapsado y ha fracasado. No lo decimos nosotros, lo dicen los diferentes técnicos que existen en materia de transporte.

Ante ese fracaso, ante ese colapso de los corredores de las diferentes rutas y en todo Lima y Callao, nosotros, los servidores del servicio de autos colectivos somos una alternativa necesaria para poder transportar a las personas a diferentes puntos, señores.

En ese en ese sentido, señor presidente, nosotros los colectiveros pedimos a través de su persona, a través de su digna persona, exigimos a las autoridades, en este caso, directamente a la ATU, que en este momento se niega a cumplir el mandato de la ley vigente; y, asimismo, los señores del Ministerio de Transportes se hacen cómplices.

¿Por qué?, porque una entidad como ente rector que tiene que velar también por el cumplimiento de las normas, hasta hoy en día, conforme el artículo 47 y el Decreto Legislativo 1068, donde habla sobre las atribuciones y funciones del procurador, hasta hoy en día no ha podido denunciar a través de su procurador a las entidades que vienen incumpliendo dicha norma reglamentaria, que es de fiel cumplimiento para todos los gobiernos, para todas las instituciones del Estado.

En ese sentido, señor congresista, dejamos hoy constancia que hoy en día nuestro país se rige a través del libre mercado, la oferta y la demanda. Ante esa situación nosotros cubrimos una demanda insatisfecha, pero también **(5)** queremos dejar constancia que la ATU viene de contraviniendo su directiva interna, la Directiva 01, versión uno, que es del 2020; y la versión dos, del 2022, sobre el sobre el protocolo de intervención.

No hemos podido traer hoy los medios, los vídeos con los que podemos probar y que vamos a presentarlos en su oportunidad, señor congresista, de que los señores fiscalizadores de la ATU realizan actos de fiscalización en las vías rápidas, en los carriles izquierdo, exponiendo a peligro la vida del efectivo policial de tránsito y de sus propios fiscalizadores.

Pero también vemos acá, con mucho pesar, a nuestra Policía Nacional del Perú, que obviamente dentro de sus funciones, dentro de sus competencias hacen operativos en coordinación con el asignado a Tránsito. Pero, ¿qué pasa, señor congresista? El efectivo policial asignado a Tránsito interviene el vehículo, da la orden de detención, solicita los generales de ley, que son sus documentos, y luego se lo traspasa al fiscalizador.

Obviamente que está vulnerando el protocolo de intervención establecido en el Decreto Supremo 028, artículo 3.6.

La norma dice: *Si el efectivo policial me interviene, me tiene que levantar la papeleta de infracción en el sitio, en el acto y me la tienen que entregar, no trasladárselo al fiscalizador.*

Y lo más lo más preocupante, señor congresista, la ATU, vía convenio institucional con la Policía Nacional, a través del Ministerio del Interior han hecho un convenio para fiscalizar para que los efectivos policiales en situación de franco puedan prestar la seguridad a los fiscalizadores para que puedan realizar su fiscalización.

Pero, sin embargo, estos señores policías –déjenme decir con mucho pesar– hacen uso y abuso de poder subiéndose a un vehículo privado, que es de propiedad privada.

Si bien es cierto es fiscalizador también, no se está cumpliendo un protocolo de intervención, compañeros, señor congresista, porque la actuación tanto del efectivo policial como del fiscalizador trae consecuencias jurídicas. En el caso de los fiscalizadores de la ATU, la consecuencia jurídica es de una medida preventiva que es un internamiento del vehículo al depósito. Y sin embargo, muchos vehículos son internados aun teniendo su autorización. Y en el caso del efectivo policial, obviamente las papeletas de tránsito que tendrán consecuencias jurídicas (la suma de mis puntos, la cancelación de mi licencia, la remoción de mi vehículo, etcétera, etcétera), y que hoy en día, de acuerdo al PAS, es el inicio de un Procedimiento Administrativo Sancionador.

Entonces, señor congresista, señores presentes, queremos que hoy en día dejarlo claro, por favor.

Y vuelvo, termino con esto recalcando que, la ATU viene transgrediendo y viene discriminando sistemáticamente a este sector del servicio de auto colectivo porque está incumpliendo una norma vigente hasta hoy.

Es cierto, por supuesto que sí, señor congresista, habrá malos conductores, hay malos colectiveros, como lo hay malos policías, hay malos políticos, hay un poco de malos de todo. Pero justamente, esta situación se va a acabar cuando se realice la respectiva reglamentación y se emita la autorización a las personas jurídicas debidamente autorizadas donde podrán presentar su data, los requisitos del conductor, requisitos del vehículo de acuerdo al Reglamento Nacional de Vehículos y de acuerdo al Reglamento Nacional de Licencias.

Ese es todo por el momento, señor congresista, muchísimas gracias.

El señor PRESIDENTE.— A usted, gracias al doctor Walter Carrera Álvarez, por darse cita a esta invitación de la Comisión de Fiscalización.

Ahora sí queremos invitar al doctor Ricardo Vásquez Suyo, abogado del gremio Alianza Gremial Nacional de Transportistas de Perú.

Señor abogado, Ricardo, tiene usted la palabra.

EL ABOGADO DEL GREMIO ALIANZA GREMIAL DE TRANSPORTISTAS DEL PERÚ, señor Ricardo Vásquez Suyo.— Muchas gracias, señor presidente, señores congresistas.

Como usted ha podido apreciar, no existe en esta exposición ninguna crítica que pueda implicar una descalificación ética, moral, personal, individual a la conducta de los miembros de la ATU. Existe sí, una descalificación funcional. Lo que hace la ATU es lo que dice la Ley 30900, empieza ahí un problema que tiene que ver con la eficiencia del proceso de ordenamiento del tránsito en el país, y en particular en Lima y Callao.

Cuando se discute y se aprueba en diciembre del 2020 la Ley 31096, señor presidente, se aprueba la obligación de que se formalice el tránsito, ¡perdón!, la actividad de transporte de los autos colectivos en todo el país, incluyendo Lima Metropolitana. Se la retira el debate ¿Y por qué se la retire el debate, señor presidente? Porque se sostuvo que existía un sistema integrado de transporte en Lima Metropolitana y que había que dejar que funcione, había que ver las posibilidades que podía tener.

Bueno, señor presidente, a estas alturas tenemos bastante data como para evaluar la eficiencia de ese sistema integrado de transporte; podemos ver los factores de ineficiencia.

Hay a partir de la línea de base del 2022, señor presidente, una cobertura de la necesidad de transporte que no alcanza más que al 14% de los viajes de pasajeros en Lima y Callao. Sobre una base de 2022, de 2400 millones de viajes que se hicieron durante ese año, las organizaciones de medición de la eficiencia en el transporte, evalúan que no hay más allá del 14% de los viajes que se hayan hecho a través de los componentes del SIT ¿Cuáles son? La línea 1 del Metro de Lima, inaugurada el 2011; el Metropolitano, inaugurado el 2010; y los Corredores Complementarios, inaugurados el 2014

¿Cuáles son los problemas fundamentales, señor presidente? El problema de la capacidad de inversión, la deficiencia de capacidad de inversión privada que procede de la inseguridad en la definición del marco normativo, del marco contractual. Y por último, existe también una demanda del mercado que no se satisface y que empieza y que requiere, pide, opta, escoge el transporte en auto colectivo.

Esto es tan dramático, señor presidente, señor presidente, que no solo tiene que ver con una libre opción del ciudadano que escoge este tipo de servicios. Hace pocos días hubo una noticia en los en los diarios, en la cual se evidenció que el personal de la ATU utilizaba el servicio de auto colectivo.

Si vemos la emisión del noticiero de ATV el 3 de abril de este año, vamos a encontrar cómo trabajadores del ATU optaban por este servicio por una razón muy sencilla: "Estaban atrasados y necesitaban un servicio que los lleve a su centro de labores, a la ATU, y que puedan eliminarles el tiempo de espera en un servicio de transporte masivo". El tiempo de espera, tiene que ver con un problema de rapidez de la oferta, del suministro del transporte que puede estar a la mano de aquel que escoge tomarlo.

Eso es una libertad de opción que la Constitución ampara y hay un derecho a poder invertir y desarrollar la actividad económica en este tipo de actividad.

Señor presidente, lo que demandamos es que pueda ser examinada la eficiencia de los remedios que pretende poner el Estado peruano para solucionar el problema del transporte en Lima y Callao. Y esta eficiencia, las agencias gubernamentales que están comprometidas en esta no eficiencia, son el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la ATU, y de manera también paralela -porque es parte del del sistema que aplica estas normas- tenemos que referirnos a la Policía Nacional, tenemos que referirnos al resto de entidades que encargadas de la supervisión (desde la SAT, etcétera). La SAT que tiene un Procedimiento Administrativo Sancionador caótico que ni siquiera puede notificar a los infractores cada una de las personas que están en el tratamiento.

Entonces, este sistema de no solución requiere que, de alguna manera, empiece a pensarse en buscar una alternativa que no pase

por reincidir en los mismos problemas y en el mismo sistema que ha demostrado, desgraciadamente, ineficiencia para satisfacer el problema del transporte.

Acabo con una sola mención, señor presidente. En las últimas encuestas que se han tomado sobre insatisfacción de los factores de vida cotidiana en el en Lima Metropolitana, hay dos factores que inciden fundamentalmente sobre la calidad de vida. Un 75% de los limeños por supuesto que tiene una marcada por la seguridad ciudadana. Y en segundo lugar, un 40% tiene una marcada preocupación en su calidad de vida por el problema de transporte.

Esos son los dos principales problemas del ciudadano en esta ciudad, en esta metrópoli de Lima y Callao, señor presidente, y está en manos del Congreso poder abordar la manera en la cual se pretende solucionar esta situación que no tiene una alternativa en lo que se ha ensayado como solución.

Señor presidente, muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Bien, señores congresistas, ustedes están escuchando a los dirigentes de los autos colectivos y también al abogado de este gremio tan importante a nivel nacional.

Y como hicimos mención, el trabajo y la garantía a la propiedad privada son derechos fundamentales que están contemplados en nuestra Constitución Política, pero, sin embargo, no se respeta.

Y somos testigos de lo que están reclamando nuestros hermanos colectiveros; siempre pendientes en este abuso que se viene cometiendo a pesar de que la Ley, cuando se aprueba la Ley en el año 2020, el reglamento contraviene la Ley. La Ley dice: "auto colectivo 1100, 1200, 1300..." Pero en el reglamento dice: "Solamente podrán trabajar autos colectivos 1600..."

O sea, un reglamento que se está yendo contra la Ley.

Señores, a pesar de ello ni siquiera pueden cumplir con ese reglamento para los autos colectivos 1600, porque hasta el momento no se publican las rutas. Y eso es presuntamente omisión de funciones.

Nosotros, como Comisión de Fiscalización, tomaremos las acciones legales, señores transportista del auto colectivo.

Señores congresistas, ha sido la participación de los señores dirigentes, también el abogado de este gremio tan importante a nivel nacional.

Si algún congresista quisiera hacer alguna pregunta al respecto; señores congresistas, tienen ustedes la palabra.

¿Congresista Elías Varas?

Bien, en vista que ningún congresista quiere hacer alguna pregunta al respecto...

Parece que el dirigente Richard quiere expresar algo al respecto.

Señor Richard, tiene usted la palabra.

EL PRESIDENTE DE LA ALIANZA GREMIAL NACIONAL DE TRANSPORTISTAS DEL PERÚ, señor Richard Bernachea Villanueva.— Señor presidente de la Comisión de Fiscalización, yo le pediría una intervención de nuestro compañero Juan Moreno, representante de San Juan de Lurigancho, a ver si le puede dar unos minutos nada más para exponer y expresar sobre los temas de las irregularidades que vienen cometiendo la ATU hacia nosotros.

Nuestro compañero se encuentra ahí presente, no sé si podría pasar a la Mesa.

El señor PRESIDENTE.— Vamos a darle el espacio por unos 10 minutos para que nos exprese algo respecto al trabajo del auto colectivo y lo que vienen sufriendo en estos momentos por parte de la ATU y también por parte de la Policía Nacional.

Señor Juan Moreno, tiene uste la palabra.

EL DIRIGENTE DE LOS AUTOS COLECTIVOS DEL SECTOR DEL DISTRITO DE SAN JUAN DE LURIGANCHO, señor Juan Moreno.— Muy buenas tardes a todos los presentes, autoridades y a todos los presentes de en la sala.

En realidad, para reiterar lo que el señor, mi amigo Carrera acaba de decir, mi estimado; el abuso de autoridad de la ATU ante los transportistas es demasiado evidente, evidente.

Uno de ellos es que no respetan los principios administrativos cuando el ciudadano, el administrado quiere ejercer su defensa. Un simple gravamen, un simple récord o un simple reporte de deudas no te lo dan, ¿no? Y hay principios administrativos que te defienden, ¿no?, como el principio de simplicidad, de celeridad. (6)

En realidad, yo quisiera pedir encarecidamente, señor Montalvo, que por favor nos abra una mesa de trabajo y que por favor se dé una disposición una disposición complementaria donde se incluya dejar sin efectos todo tipo de norma que se oponga la formalización del auto colectivo.

Se lo solicitamos encarecidamente.

O sea, necesitamos nosotros, quien le habla y todos mis compañeros presentes del transporte, porque tenemos demasiadas pruebas sobre el abuso de autoridad de la ATU, incluyendo a la Policía Nacional del Perú, porque la Policía Nacional del Perú, pese a un protocolo de intervención policial, no lo respetan, te piden el documento y se lo dan al de la ATU, meten la mano a tu vehículo y te sacan la llave.

Entonces, definitivamente tenemos pruebas fehacientes, suficientes en el tema administrativo cuando uno ejerce su defensa en el tema del campo cómo poder probar todo este abuso.

Solicito, señor Montalvo, que esto no quede en saco roto. Vuelvo a solicitar que por favor nos abra una mesa de trabajo con una

resolución adecuada para nosotros trabajar en ello. Porque si bien es cierto, las autoridades siempre nos escuchan, siempre nos escuchan. Yo creo que la problemática ya lo saben. Hoy en día las redes sociales informan más que la misma prensa.

Solicito encarecidamente la disposición complementaria para poder nosotros ejercer nuestro trabajo tranquilamente. Nosotros, como dice el señor Walter Carrera, estamos siendo discriminados, y es visible.

Por favor, señor, tome en cuenta nuestro pedido, que esta reunión no quede en un vacío, por favor, señor Montalvo.

Eso es todo.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— A usted, señor dirigente.

Señores congresistas, siempre gracias al pueblo. Nosotros, todos los congresistas siempre agradecemos al pueblo porque gracias a ellos estamos en este lugar.

Y así conforme nos dieron la confianza, en estos momentos también tenemos que ponernos al lado de estos señores que se dedican al auto colectivo, un trabajo digno.

Señores y colegas congresistas, conforme ustedes han escuchado la grave situación que afronta este sector tan importante de transportistas, como es el auto colectivo, por eso, era muy necesario e importante la presencia del señor ministro de Transportes y el representante del ATU.

Como vemos, señores congresistas, hay derechos fundamentales, como es el derecho a libre trabajo, a la libertad de empresa, el derecho a la propiedad y a libre tránsito.

Con decirles que, señores congresistas, que las multas de la actuación entre los 5000 y los 20 000 soles. Y lo más grave es que estas multas se sustentan en una resolución administrativa de la ATU y la Ordenanza 1599 de la Municipalidad de Lima.

Estamos analizando, señores transportistas, para ver qué acciones legales vamos a tomar al respecto.

De verdad, queremos felicitarles por su asistencia, al mismo tiempo agradecerles porque ustedes están dando su tiempo para que estén presentes en esta comisión, dando su tiempo gratis; porque nosotros como congresistas ganamos un sueldo, ustedes están dando su tiempo gratis, nosotros estamos para darle solución o ayudarles a solucionar su problema.

Señor dirigente, tiene usted la palabra.

EL VICEPRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE TRANSPORTISTAS NACIONAL E INTERNACIONAL (ASOTRANI-PERÚ), señor Walter Carrera Álvarez.— Señor congresista, gracias.

Para poder reforzar lo siguiente: señores congresistas, nuestra Constitución prevé varias formas, por ejemplo:

El artículo 2: La igualdad ante la Ley; nadie está impedido de hacer lo que la Ley manda ni impedido de hacer lo que esta no prohíbe.

Artículo 22: El trabajo es un deber y un derecho, es base del bienestar social y un medio de realización de la persona.

Artículo 23: El trabajo en sus diversas modalidades es objeto de atención prioritaria del Estado.

Artículo 58: La iniciativa privada es libre, se ejerce una economía social del libre mercado; bajo este régimen el Estado orienta el desarrollo del país y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo.

Artículo 59: El Estado estimula la creación de riqueza y garantiza la libertad de trabajo y la libertad de empresa, comercio e industria.

El artículo 70: El derecho de propiedad es inviolable, el Estado lo garantiza.

Señor congresista, justamente a través de su persona, de su Presidencia, como presidente de la Comisión de Fiscalización, también queremos dejar en conocimiento lo siguiente: Hoy en el día muchos de mis compañeros todos nos preguntamos, ¿La ATU bajo qué situación jurídica se sustenta para imponernos una multa administrativa por un monto hasta de 20 600?

Y señor congresista, me gustaría por favor que tomara nota. Que, si bien es cierto el Decreto Supremo 01-2019, que está dirigido especialmente para los centros médicos, escuelas de conductores y plantas de revisiones técnicas, para poder fiscalizar y sancionar porque no cumplen su funcionamiento, pero hay un artículo, el artículo 3. Con el Decreto Supremo 01 modifica el artículo 100, 100.1 del Decreto Supremo 017 que establecía los parámetros de la multa y que decía claramente: "La multa leve 0.1; la grave, 0.13; y la muy grave decía hasta 0.5"

Pero modificaron ese artículo con el artículo 3, el inciso punto ciento cinco, que ahora dice desde 5.0% hasta 10 UIT.

Señor congresista, pedimos por favor, vamos a presentar a través del doctor de repente una iniciativa legislativa para derogar ese artículo 3 que es muy controversial, muy dañino para nosotros, porque no puede ser posible en nuestro país.

O sea, una persona que gana 100 soles a lo mucho diario, es ¿posible poner una multa de 20 600? ¿Esta gestión, este funcionamiento de la autoría de transporte (la ATU) ha venido solucionando el problema? ¿Las multas solucionarán el problema ahorita real?

Señor congresista, pregunto a los señores autoridades funcionarios presentes.

¿Qué hacemos ahorita? Ahorita es el momento, hoy. La realidad nos muestra que los corredores, el SIT ha colapsado, y estamos nosotros ahí inmersos, el servicios de auto colectivo.

Si comparación a alguno, vamos a poner una comparación vecina. En Chile y en Colombia el Sistema Integrado de Transportes funciona a la percepción.

Sin embargo, también tiene el servicio de autor colectivo y tenemos conocimiento de que en el 2022 el Ministerio de transportes de Colombia, Bogotá dio una resolución para el servicio de autos colectivos, dándole la facilidad de elegir entre diversos servicios al público usuario.

Señor congresista, también quiero por último, nosotros como institución con el apoyo de los demás gremios hemos solicitado a la comisión de Transportes para que agende y se discute el dictamen de los dos proyectos de Ley de su autoría, para la modificación de la Ley 31096, y la modificación en su quinta y sexta disposición complementaria ¿Qué dice la quinta?, obviamente que la Ley es temporal ¿Y en la sexta? Obviamente sobre la Ley para incluir a Lima y Callao.

Pero ahí también hay otro tema, también necesitamos derogar el Decreto Supremo 03, que es el Reglamento de la Ley 31096, que es muy negativo ¿Por qué? Porque a las empresas nacionales le piden hasta un 50% de UIT de capital social para formalizar, y por eso que muchos de nuestros hermanos transportistas no se pueden formalizar, compañeros.

Muchísimas gracias, señor congresista.

El señor PRESIDENTE.— Bien, nuevamente agradecer a ustedes, hermanos transportistas; gracias al señor Richard Barnechea.

Congresista Pasión, ¿quiere intervenir?

El señor DÁVILA ATANACIO (BM).— Sí.

El señor PRESIDENTE.— Congresista, usted tiene la palabra.

Adelante.

El señor DÁVILA ATANACIO (BM).— Muchas gracias, presidente y colegas congresistas.

De igual manera, a los dirigentes transportistas colectiveros.

Nosotros, hay que ser bastante realistas en el tema de que la ATU cuántos años ya viene funcionando y qué ha solucionado. Siguen, los autos colectivos siguen y no están formalizados.

Entonces, ¿cuál es su trabajo?

Yo pienso que la ATU se ha creado para formalizar, para regular, para organizar. Eso era el objetivo.

Entonces, para nosotros, con toda sinceridad a lo que yo vengo observando, porque yo camino, yo voy con auto colectivo, voy con bus, y todos los días veo igualito la informalidad.

Entonces, ¿qué está haciendo la ATU? ¡Está por gusto! Estamos gastando el dinero por gusto en la ATU ¿Por qué? Porque hasta ahora no han organizado. Y por lo tanto, los humanos transportistas tienen todo el derecho de reclamar, pues.

Mire, le ponen en multa y sigue la informalidad. Le ponen en multa...

Entonces, acá ya no hay razón.

En ese sentido quisiéramos todos ya buscar una solución a través de una propuesta legislativa, pero contundente, que nos ayude a organizar. No queremos pues estas instituciones que al final nada están ayudando, con toda sinceridad.

Por lo tanto, ya es momento de tomar las cosas como son y nosotros hacer una buena propuesta de ley que regule así definitivamente y no estemos en esta situación.

Obviamente ellos hacen todos los días el trabajo; claro, tienen derecho al trabajo y, por lo tanto, yo pienso que es momento de tomar las cosas como deben ser, hay que ayudarnos, se trata de regular, formalizar. Todos hay que ayudarnos, yo pienso que los transportistas que hoy están en esta sala conocen la problemática y hay que tratar de ubicar y dónde arreglar, y si es necesario, ya pues, que desaparezca la ATU, un organismo que no funciona y, al igual que Servir tiene que irse.

Así de simple, presidente.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— A usted, congresista.

¿Algún otro congresista, antes de despedir a nuestros hermanos que se dedican al auto colectivo, quiere intervenir? Congresistas, tienen ustedes los micrófonos abiertos en esta oportunidad, en esta Comisión de Fiscalización.

Bien, al no haber intervención de congresistas, quisiéramos hacer una pregunta, señor Richard.

Considerando que los llamados autos colectivos son vehículos particulares adaptados para el transporte de pasajeros (una alternativa a los autobuses y taxis) y transportan personas de una ciudad a otra ¿Podría informar de cuántas unidades a nivel nacional estamos hablando?

Es una de las preguntas.

Y la otra es: ¿cuántos puestos de trabajo generaría esta importante actividad?

Ustedes no están pidiendo trabajo al Estado, ustedes generan su propio trabajo.

Tiene la palabra, señor Richard.

EL PRESIDENTE DE LA ALIANZA GREMIAL NACIONAL DE TRANSPORTISTAS DEL PERÚ, señor Richard Bernachea Villanueva.— Gracias, congresista.

Mire, voy a ir directo a la pregunta. En realidad, en a nivel nacional somos un aproximado de más de 600 000. Y acá en Lima y Callao somos un promedio de 250 000 cuando lo hizo el estudio "Luz Ámbar". Nosotros, empadronando a todos nuestros compañeros llegamos hasta 150 000 a 170 0000.

Podría decirse, los otros 50 000, porque en la hora punta todo el mundo hace el servicio colectivo, hasta los señores policías que tienen su cargo particular hacen el servicio del auto colectivo; los doctores; los profesores; los abogados teniendo su cargo particular hacen el servicio del auto colectivo.

En realidad, nosotros lo que buscamos en nuestra formalización es justamente para separar la paja del trigo.

Agradezco al congresista que acaba de hablar en el Congreso; en realidad la ATU no ha hecho nada hasta el momento para mejorar el transporte. Son cuatro años, ya van para sus cinco años de existencia y lo único que ha hecho es perjudicar a nuestros hermanos transportistas de Lima y Callao.

A nuestros hermanos transportistas tradicionales se les ha quitado de su pista y han puesto los corredores que ni siquiera son carros nuevos, son carros viejos que a cada rato se paran encendiendo, se paran chocando, se paran malogrando, les dan vías exclusivas, ellos piensan que la ciudad es elástica donde se ponen vías para la bicicleta y otras cosas, y en realidad no está diseñada para tantos vehículo.

Entonces, nosotros como transportistas colectiveros cubrimos esa demanda que ellos no lo cubren, congresista.

Gracias por la pregunta.

El señor PRESIDENTE.— Muy bien.

Señores congresistas, es bueno también tener conocimiento que cuando existían los cinco corredores cubrían solamente 800 buses. Y para cubrir esta demanda se necesita de 5000 buses. Eso significa que faltaría, faltaba en ese momento cuando eran cinco corredores, faltaba 4200 buses.

Pero actualmente están funcionando solamente, ¿cuántos corredores? Dos corredores, ¿no?, dos. Pongamos tres corredores, si nos equivocamos. Entonces, quiere decir que esos corredores es un aproximado de 500 buses, ¿no?, un aproximado de 500 buses. Quiere decir que faltan 4500 buses.

¿Por qué prohibirles a ustedes, hermanos colectiveros que no trabajen? Al decirles no trabajen o aplicarles una multa de 20 000 soles, quiere decir: "¿Sabes qué?, tú no debes trabajar, muérete de hambre".

Entonces, entre nosotros los peruanos nos estamos haciendo daño.

Por eso, señores congresistas, (7) es momento de reflexionar y ponerse de lado de esta gente trabajadora, de esta gente que desde muy temprano se levantan a buscar el pan de cada día para sustentar el gasto en sus hogares.

Entonces, el pedido se ha hecho Joel Moreno -de la mesa de trabajo- vamos a promover, solicitando al ejecutivo, me refiero al MTC, también a la ATU, a la Sutrán, al procurador, a la Policía Nacional del Perú, gremios y a la Comisión de Transportes, para abordar este tema planteado, a fin de garantizar la propiedad privada y el derecho al trabajo y a libre tránsito.

Entonces, tengan ustedes por seguro que este pedido de ustedes no va a pasar al olvido, lo vamos a tener en cuenta en esta importante comisión, como es la Comisión de Fiscalización.

Señores, Richard Bernachea, señor abogado Walter Carrera, señor Joel Moreno y al abogado Ricardo Vázquez Suyo, queremos a ustedes de corazón agradecerles por darse ese tiempo y estar presentes en esta en esta comisión y darnos a conocer su problemática que tienen en el transporte del auto colectivo.

Gracias, gracias de verdad.

Vamos, señores congresistas, a suspender la sesión por breve término para despedir a nuestros invitados. Y antes de nada queremos que nuestro amigo Richard se despida con algunas palabras.

Richard, adelante.

EL PRESIDENTE DE LA ALIANZA GREMIAL NACIONAL DE TRANSPORTISTAS DEL PERÚ, señor Richard Bernachea Villanueva.- Bueno, congresista, los gremios acá presentes, en verdad le exigimos a usted como presidente de Fiscalización, fiscalizar a los señores de la ATU. Fiscalícele por qué ellos nos ponen esas actas de fiscalización que 20 000 soles, cuando hay incidentes te ponen cuarenta mil y tanto de multa; fiscalicen a la Sutrán.

Como me acaba de decir mi compañero, para sumarme en que aquí sí es cierto que lo que él dice; en la Panamericana Sur, la Policía Nacional, conjuntamente con la ATU y la Sutrán, y sumado a la prensa, la prensa lo avala a hacer esos operativos ilegales, ¿no?, en la Vía Panamericana cierran toda la Panamericana ocasionando accidentes en la parte de atrás poniendo en peligro su propia vida ¿Sabe por qué? Para recaudar.

Ese es lo que están haciendo, recaudar ¿Y dónde va todo ese dinero, señor congresista?

Eso sería bueno que investiguen ustedes como congresistas que están en el tema de fiscalización.

Y eso sí, vamos a impulsar los proyectos de ley que están en el Congreso de la República, tanto de su autoría como de otros

congresistas, de otro partido político. Y no vamos a cesar y no vamos a claudicar hasta conseguir nuestra formalización.

Muchas gracias a todos.

El señor PRESIDENTE.— Muy bien, señores congresistas, aquí en Lima es la ATU; en las regiones, por ejemplo en la región Amazonas es la Sutrán. O sea, persiguen a nuestros hermanos transportistas del auto colectivo como si fuesen delincuentes, a pesar que se dedican a un trabajo digno. El trabajo dignifica a la persona y ellos están haciendo este trabajo para llevar el sustento a su familia.

Gracias, hermanos transportistas.

Señores congresistas, vamos a suspender la sesión por breve término para despedir a nuestros invitados.

Muchas gracias.

—Se suspende la sesión por breve término.

—Se reanuda la sesión.

El señor PRESIDENTE.— Señores congresistas, reanudamos la sesión.

Como cuarto punto en la agenda, tenemos la presentación de la señora Marybel Vidal Matos, presidenta ejecutiva encargada de la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao, para que brinde un informe sobre temas citados en agenda.

Al respecto, se ha recibido el Oficio 0036-2024-ATU-PE, de fecha 3 de mayo del 2024, remitido por la señora Marybel Vidal Matos, presidenta ejecutiva encargada de la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao, mediante el cual solicita reprogramación.

Bien, señores congresistas, pasamos al quinto punto de la agenda. Tenemos la presentación del señor Abel Alvarado Huertas, superintendente de la Superintendencia Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para que brinde un informe sobre los siguientes temas:

- Informe sobre la problemática de las actividades de transporte terrestre de personas, carga y mercancías en los ámbitos nacional e internacional, así como el tránsito terrestre en carreteras.

- Informe estadístico sobre las infracciones por parte de los transportistas, conductores u operadores de terminales terrestres y sus medidas correctivas.

- Informe técnico-jurídico sobre la desnaturalización de la Ley 31096 a través del Decreto Supremo 003-2022-MTC,

transgrediendo el artículo 118, numeral 8 de la Constitución Política del Estado.

Bien, señores, mientras llegue el superintendente de la Superintendencia Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, vamos pasar al sexto punto.

Señores, en la agenda tenemos la presentación del señor Javier Helder Vela Arangoitia, director de la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de la Policía Nacional del Perú, para que brinde un informe sobre los siguientes temas:

- Informe sobre la problemática del transporte urbano, rural, interprovincial y regional de nuestro país y sus alternativas de solución.

- Informe sobre las infracciones por parte de los transportistas, conductores u operadores de terminales terrestres y sus medidas correctivas.

Al respecto, en su representación se encuentra presente en la sala el coronel Edgar Paredes Montenegro, secretario de la Dirección de Tránsito, quien va a exponer los temas mencionados.

Señor coronel Edgar Paredes Montenegro, secretario de la Dirección de Tránsito, tiene usted el uso de la palabra para que informe al respecto.

EL SECRETARIO DE LA DIRECCIÓN DE TRÁNSITO DE LA POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ, señor Edgar Paredes Montenegro.— Buenas tardes, muchas gracias, señor congresista, buenas tardes a todos los participantes en esta mesa, digna concurrencia, ante todo el saludo de nuestro general Javier Vela Arangoitia, director de Tránsito, Transporte y Seguridad vial. Y la disculpa del caso, porque el día de hoy no he podido asistir a esta reunión porque tenía una reunión en el Comando de la institución policial.

Quien les habla es el coronel Edgar Jenrry Paredes Montenegro, actualmente desempeñándome como secretario de la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad vial. Y según lo solicitado por el Congreso, para informar respecto a la problemática de transporte y las infracciones al transporte urbano, rural y regional.

Al respecto, hago de su conocimiento que la Policía de Tránsito no tiene función de fiscalización del transporte, nuestra función es al tránsito.

Por lo tanto, las autoridades competentes, que en Lima es la Autoridad de Transporte Urbano; y a nivel en la Red Vial Nacional es la Superintendencia de Transporte Nacional.

Pero nos trae más hablar de este tema, que el año pasado ya tuvimos, respecto al taxi colectivo, según la invitación para el tema, para hablar de eso, pero hemos visto que también sigue el tema del taxi colectivo.

Y efectivamente, nosotros no tenemos convenio con la ATU, tiene la Región Policial de Lima y brindamos el apoyo de la fuerza pública a las autoridades competentes cuando esta la solicita.

Y a continuación, voy a ceder el uso de la palabra al superior Estrada que tiene 20 años de servicio en tránsito para hablar algunos puntos que creo considero que son importantes para conocimiento de todos ustedes.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Tiene usted la palabra, coronel.

EL INTEGRANTE Y SUPERIOR PNP DEL EQUIPO TÉCNICO DE LA DIRECCIÓN DE TRÁNSITO DE LA POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ, señor Florentino Estrada Chirinos.— Muchísimas gracias, señor presidente, señores congresistas, distinguidas autoridades de la Sutrán.

En realidad, es importante hacer una memoria histórica de cómo hemos llegado a esto y qué estamos haciendo las autoridades, por qué siempre nos estamos confrontando con nuestros administrados.

Fíjense ustedes, en 1941 ya se había promulgado el primer Reglamento de Transporte Colectivo de Pasajeros en Ómnibus, y acompañado de ella se había creado la 30° Comandancia de la Guardia Civil del Perú. Esta organización duró hasta 1960. En 1969 ya se había producido la primera quiebra de las empresas de transporte formal de Lima y se había creado la Administración Municipal, Paramunicipal de Transporte de Lima.

En esa fecha ya se iniciaba la informalización del transporte.

Esta empresa paramunicipal del Transporte de Lima fue sustituida, como todos ustedes saben, por la Empresa Nacional de Transporte Urbano - Enatru.

Cuando se cree la Enatru lo acompaña otra unidad de tránsito de la Guardia Civil de entonces, que era la 49° Comandancia de la Guardia Civil del Perú. Cada uno con una cantidad de efectivos que abastecía y controlaba el orden y la seguridad vial.

En todo este período, la Guardia Civil era cuerpo de policía competente para fiscalizar el transporte terrestre a nivel nacional, todos sin excepción, todos sin excepción.

En 1987 se promulga el Decreto Legislativo 420, que es el Código de Tránsito y Seguridad Vial; en ese momento se le comienza a quitar autoridad a la Policía Nacional del Perú y se le dice: "solamente la autoridad policial asignada al control de tránsito". Y la Policía Nacional asignada al control de tránsito, ustedes mismos conocen que hasta ese momento era la Policía de tránsito. El resto de policías que están en la ciudad no tenían competencia, ni tienen competencia ahora.

Por lo tanto, el descontrol es obvio.

En 1991 se establece la libre competencia en las tarifas del servicio de transporte, fecha en el que en sí colapsan las ciudades; el Decreto Legislativo 651, ustedes ya lo conocen.

Pero en fin, cuando las ciudades colapsaron en 1999, el Estado promulga, este Congreso en sí promulga la Ley 27181, con el que trata de corregir este desorden que se había generado en el Perú **(8)** con las operaciones de transporte.

A partir de esa fecha, la Policía continúa —y hasta la fecha— limitada de ejercer competencia, sino a través de las de las autoridades competentes o unidades competentes en materia de tránsito y seguridad vial.

En materia de transporte urbano, la Policía Nacional del Perú tiene competencia solamente subsidiaria en los lugares y circunstancias donde no se encuentren las autoridades competentes. Pero sin herramienta de gestión, o sea, no tienen actas de fiscalización en las policías de tránsito. Vamos a pensar que ellos limiten su derecho al libre tránsito a través de medidas preventivas ;Tampoco pueden ejercer esa esa actividad porque no tienen depósitos para poder internar a esos vehículos que ponen en riesgo la seguridad vial y a todos los ciudadanos en sí! Y también apoyan con la fuerza pública las autoridades competentes como la Sutrán, la ATU o los gobiernos locales.

En el 2019 ya se publica la Política Nacional de Transporte Urbano. En esa Política Nacional de Transporte Urbano, la Policía Nacional del Perú es un simple informador.

En consecuencia, este es el espacio que nos compete a nosotros en materia de transporte urbano.

¿Qué problemas se han generado?

Acabamos de escucharlo; se ha podido evidenciar que se ha informalizado históricamente el transporte urbano; se ha informalizado, se ha hecho costumbre y cultura, es de baja rentabilidad y de alta incidencia de riesgo.

Por el contrario, las acciones de fiscalización se han flexibilizado.

Por lo tanto, este cruce de acciones de Estado ha confrontado trabajadores con autoridades.

¿Tenemos que corregir? Sí pues, por supuesto que sí.

En este escenario han aparecido un conjunto de pseudoempresas de transportes. Señores, pongamos claras las cosas, ¡ah!, pseudoamorosas de transporte que no tienen ni siquiera vehículos o tienen uno o dos vehículos que afilián a los señores que acaban de antecedernos en la mesa ;Afilián! Y por esa afiliación les cobran comisiones altísimas; y por lo tanto, les generan baja rentabilidad a sus operaciones. Y al generarle baja rentabilidad a sus operaciones, ellos tienen que disfrutar y luchar y competir deslealmente con cualquier otro sistema de transporte.

Pensamos formalizar el transporte, pensamos integrar el sistema, entonces tenemos que integrar a todos, ¡a todos! Pues son estos señores, conciudadanos nuestros, desesperados por generar rentabilidad, por ganar un poco de dinero para sus recursos – trabajadores, como usted dice– los que se enfrentan a las autoridades, ellos no se están beneficiando de su trabajo, son los intermediarios los que se están beneficiando de su trabajo y se están aprovechando de esos espacios de rentabilidad cobrándole altas tasas de comisión.

Entonces, es importante que veamos esto como objetividad.

En las vías urbanas la Policía Nacional del Perú tiene organizadas las Unidades de Tránsito y Seguridad Vial, son los fiscalizadores de tránsito, pero el de transporte no.

Lo propio pasa en las carreteras de la Red Vial Nacional; la Policía Nacional del Perú tiene las mismas competencias, pero el Reglamento Nacional de Administración de Transporte le da exclusividad de fiscalización a las autoridades competentes como la Sutrán, la ATU, los gobiernos regionales, los gobiernos locales. La Policía Nacional del Perú tiene que prestarle colaboración y auxilio a la función fiscalizadora que estas autoridades ejercen.

Así que, nosotros no nos podemos negar a la solicitud que nuestras autoridades nos requieren, porque así lo demanda la ley

¿Pero qué pasa qué pasa en las carreteras? Señores, estos hermanos nuestros que hoy día han estado sentados acá y que están victimizados, sufren los mismos problemas que en las ciudades: los comisionistas afiliadores son los que generan sus propias empresas y ganan rutas y se concesionan y les cobran afiliación. Y por lo tanto, convierten las carreteras casi en un escenario de guerra porque se cortean entre ellos, adelantan a otros de manera temeraria, corren a excesiva velocidad excediendo los límites de velocidad establecidos por ley.

Y finalmente, en las carreteras tenemos el problema del transporte de carga y mercancías; pero no los que están llevando cargas, sino los que están viniendo sin carga, los que no han satisfecho esa demanda de servicio, ellos corren a excesivas velocidades y se adelantan y cierran a los vehículos de transporte que están operando en nuestras carreteras. Ahí es donde con Sutrán tenemos que trabajar mucho, y que lo estamos haciendo.

¿Tenemos algunas alternativas por plantear? Sí:

Tenemos que empoderar a nuestras siete unidades de tránsito que tenemos en Lima, a las dos del Callao y a las veintisiete que tenemos en las diferentes ciudades que tienen, digamos así, diseño urbano y que funcionan con dentro de la gestión de las municipalidades provinciales. Pero tenemos que fortalecer asignándole la competencia de fiscalización también a ellos en

los lugares y circunstancias donde no están las autoridades competentes, porque tenemos descontrolada los lugares donde nuestras autoridades competentes no tienen alcance de control.

Tenemos que asignarle competencia a nuestras 1495 comisarias, como anteriormente sí tenían competencia; tenemos que asignarle trabajo, porque seguramente hoy Sutrán nos va a decir cuánta parte de la Longitudinal o de la Transversal controla y con qué cantidad de personal nosotros sí podemos auxiliarlo y apoyarlo; la Policía Nacional sí puede hacerlo, sino que le está faltando competencia, ¿no? Hay que asignarle competencia.

También hay que dotar de equipos, porque bajo el la noticia criminal de que todos son corruptos, le hemos quitado competencia a nuestras autoridades.

Entonces, tenemos que adoptar mecanismos de control y alcance de comando.

Necesitamos equipos tecnológicos con los que puedan levantar las actas de fiscalización y las papeletas electrónicas; y así reduciremos los actos de corrupción y transformaremos también digitalmente nuestras operaciones en el marco de la Política Nacional de Transformación Digital.

Es necesario implementar papeletas y actas electrónicas, como que ya estamos avanzando en parte, ¿no?, pero tenemos que acelerarlo.

Y una herramienta de gestión gravísima que no logramos superar —a pesar de las reuniones, planes de trabajo que hemos formulado— es la dotación de depósitos de internamiento vehicular.

Las conductas de riesgo, señores, se dan cuando el operador o el ciudadano se superior a las acciones de control de las autoridades, se siente impune a las conductas infractoras que no se le puede sancionar.

Entonces donde más tenemos que incidir son en las medidas preventivas, más que en las medidas pecuniarias. Porque las medidas pecuniarias, si bien es cierto golpean el bolsillo, no golpean la conducta.

En el transporte de carreteras nosotros tenemos 25 unidades de carreteras y 119 destacamentos de protección de carreteras a lo largo y ancho de la república; pero ellos no tienen competencia de fiscalización. Aun cuando estamos en ese emprendimiento dijeron en algún momento nuestros antecesores que no existía protocolo, por ejemplo, para transferencia de proceso de fiscalización entre la ATU, Sutrán y la Policía Nacional del Perú.

Señores, congresistas, señor presidente, en este acto le debo comunicar que nosotros tenemos en la Resolución Ministerial 300, con el que se aprueba el protocolo de actuación conjunta de intervención subsidiaria en materia de transporte terrestre.

Esta Resolución Ministerial 300 data del año 2022. Y en su artículo 8 todos ustedes van a ver la metodología de intervención, en estos casos de intervención conjunta.

Finalmente, sí, como como toda entidad, como esta es una Comisión de Fiscalización, requiero al señor presidente cordialmente revisar el cumplimiento de la Nonagésima Cuarta Disposición Complementaria Final de la Ley General de Presupuesto del Año 2023, que este Congreso promulgó y que hasta la fecha no se ha ejecutado ¿A qué me refiero? A la creación de la Unidad Ejecutora de la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial, que nos permitirá agilizar los procesos de equipamiento y transformación digital en la Policía Nacional del Perú.

Y como último punto, es importantísimo reflexionar respecto a los procesos de transformación digital. Y en ese proceso de transformación digital es importantísimo diseñar, desarrollar e implementar los centros de comando, control, comunicaciones e inteligencia.

La Policía Nacional del Perú ha adelantado un pasito con la Subcentral 110, pero todavía es limitado. Es importante que se articule con la ATU, con la Sutrán, con todas las demás autoridades y que comencemos a desarrollar finalmente los datos para poder complementar el Observatorio Nacional de Seguridad Vial que nos va a permitir tomar decisiones con mayores evidencias técnico-científicos.

Muchísimas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— A usted, señor coronel.

Bien, señores congresistas, ha sido la participación del coronel PNP Edgar Paredes Montenegro, secretario de la Dirección de Tránsito, le agradecemos por su exposición y el tiempo. Felicitarles también a quienes acompañan en la Mesa.

Los señores congresistas que deseen hacer alguna pregunta al respecto, señores congresistas, tienen ustedes la palabra.

No habiendo congresistas que quieran participar con respecto a la participación del coronel Edgar Paredes Montenegro y también del superior de la PNP, Florentino Estrada Chirinos, esta Presidencia tiene las siguientes preguntas:

Para que diga, señor coronel Paredes Montenegro, ¿cuál es la problemática del transporte interprovincial y regional que ha detectado la entidad bajo su dirección?

¿Cuáles son los mecanismos de solución adoptados durante su gestión para prevenir riesgos en las actividades relacionadas al transporte en las vías o zonas rurales e interprovinciales?

Indique usted si cuenta con una base de datos adecuados acerca de los accidentes de tránsito en las carreteras y cuáles son las medidas adoptadas para prevenir, aparte del despliegue de patrullaje, en las carreteras. (9)

Y la pregunta ¿De cuántas unidades y personal de la PNP estamos hablando señor coronel Paredes Montenegro? Tiene usted la palabra.

EL DIRECTOR DE TRANSPORTES DE LA POLICÍA NACIONAL, señor coronel PNP Edgar Paredes Montenegro.- Muchas gracias.

Efectivamente la policía de carreteras se encarga de la seguridad vial a nivel nacional.

Tenemos, como ya lo explicó nuestro superior, veinticinco unidades de la Policía de Carreteras y tenemos 3200 efectivos a lo largo y ancho del país en estas unidades de carreteras.

Efectivamente existen accidentes de tránsito que hoy en la actualidad, se debe a muchos factores: factores climatológicos, factores de infraestructura vial y la falla humana.

Las medidas que se ha tomado el comando institucional de la división de tránsito, transporte de seguridad vial, es reforzar los puntos donde estadísticamente se han producido el mayor índice de accidente de tránsito.

Es por eso que en lo que va de este año, se ha reducido en comparación a los años anteriores, los accidentes de tránsito en esos lugares.

El señor PRESIDENE.- Bien, señores congresistas, estamos haciendo las preguntas a nuestros invitados de la PNP, al coronel Edgar Paredes Montenegro, de igual manera al superior Florentino Estrada Chirinos.

Para que diga, señor coronel, si la entidad bajo su dirección, cuenta con un adecuado estudio en los diversos problemas del transporte urbano, y si han establecido mesas de trabajo interinstitucional, para definir y planificar acciones conjuntas para resolver dichos problemas.

Además, precise, cómo se encuentra estructurada la fiscalización electrónica y los operativos oficiales para el control de tránsito en las capitales de provincias.

Finalmente, señor coronel, precise si como parte de sus funciones preventivas, han evaluado la adopción de convenios con otras entidades públicas o privadas, para fortalecer como los valores, el respeto a la ley y el reglamento al tránsito.

Señor coronel, tiene usted la palabra.

EL DIRECTOR DE TRANSPORTES DE LA POLICÍA NACIONAL, señor coronel PNP Edgar Paredes Montenegro.- Muchas gracias.

Efectivamente, nosotros trabajamos con la Supervisión Nacional de Transportes, porque el tema es netamente transporte, lo que es la dirección de carreteras.

Hemos tenido reuniones de trabajo para implementar mecanismos de control y de fiscalización en la red vial nacional. Apoyamos a la SUTRAN en los diferentes operativos que realiza para el

control de velocidad y los operativos que realiza para el tema de transportes.

No es la solución inmediata, pero estamos tecnológicamente implementando, así como lo explicó nuestro superior Estrada, la Central 110, para tener una información estadística, real de los puntos críticos, y la coordinación con la central, a fin de evitar los índices delincuenciales que se puedan producir a nivel nacional.

El señor PRESIDENTE.- Pero dentro de la pregunta le estamos haciendo, si se encuentra la estructura, la fiscalización electrónica, y los operativos policiales para el control de tránsito en las capitales de provincia. ¿Qué dice al respecto?

Señor Florentino, tiene usted la palabra.

El señor superior PNP ESTRADA CHIRINOS, Florentino.- Muchas gracias, señor presidente.

No tenemos implementado ningún tipo de fiscalización electrónica a nivel nacional.

Tenemos proyectado en nuestra Central 110, junto con SUTRAN y también para las zonas urbanas, desarrollar la papeleta electrónica, y no existe otro proyecto.

Sin embargo, tenemos con nosotros la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial, para cuyo efecto, hemos desarrollado mesas de trabajo, en los que existen mecanismos de inversión, que seguramente el Ministerio de Transportes está desarrollando.

Nosotros con la Municipalidad Metropolitana de Lima, venimos desarrollando nuestra central de comando comunicaciones y control, y todavía está en fase de proyección.

El señor PRESIDENTE.- Muy bien, señores congresistas, seguimos con la pregunta a nuestros invitados, tanto al coronel Edgar Paredes Montenegro y al superior de PNP, el señor Florentino Estrada Chirinos.

Señor Florentino, usted ha dicho que existen seudas empresas, de transportes que no tienen vehículos, y que afilian cobrando altas comisiones.

La pregunta es, ¿Los tiene identificados? ¿Qué se está haciendo contra ellos? ¿Ha denunciado estos hechos o se lo tiene guardado solo como comentario?

Tiene usted la palabra, señor Florentino.

El señor superior PNP ESTRADA CHIRINOS, Florentino.- Muchísimas gracias, señor presidente.

Nosotros no tenemos competencia para eso. El ATU y la SUTRAN nos informan sobre esos hechos.

Entonces, inclusive, anteriormente la Municipalidad Metropolitana nos ha venido enviando documentos de acción, para que nosotros podamos fiscalizar, pero nosotros no tenemos competencia sobre eso, no nos lo guardamos.

Pasamos a nuestras unidades operativas, y nuestras unidades operativas solamente tienen competencia en materia de tránsito.

Esa interrogante sí sería importante transferirlo a la ATU y a la SUTRAM. Ellos envían documentos de acción para eso.

El señor PRESIDENTE.- Entonces, vamos a tener en cuenta cuando tiene la intervención la ATU, trasladarle esa pregunta, señor Florentino Estrada.

El señor superior PNP ESTRADA CHIRINOS, Florentino.- Gracias.

El señor PRESIDENTE.- Bien, señores congresistas, seguimos con nuestros invitados, haciendo las preguntas y ellos respondiendo; y ustedes van sacando sus propias conclusiones.

Señor coronel, para que nos diga, ¿Qué funciones y atribuciones emplea la entidad bajo su cargo, cuando se trata de los frecuentes problemas de transporte en las diversas regiones del país?

Detalle si existe un trabajo conjunto con las autoridades regionales y locales; además, especifique si han obtenido avances en la solución de la problemática detectada.

Usted tiene la palabra, señor Coronel.

EL DIRECTOR DE TRANSPORTES DE LA POLICÍA NACIONAL, señor coronel PNP Edgar Paredes Montenegro.- Muchas gracias.

Nosotros nos debemos a un plan general de operaciones policiales que realiza en las regiones policiales a nivel nacional.

Somos una unidad especializada que brindamos el apoyo, cuando las unidades de la policía nos solicitan. Bloqueo de carreteras, siempre estamos apoyando a las unidades especializadas en el desbloqueo, en los accidentes de tránsito. En los desastres naturales, siempre la policía de carreteras cuenta con una unidad de rescate para salvaguardar las vías e integridad física de las personas y de los pasajeros, o de los vehículos que circulan a la red vial nacional.

El señor PRESIDENTE.- La pregunta también es, dentro de la pregunta dice, ¿se ha obtenido avances en la solución de la problemática, señor Coronel.

EL DIRECTOR DE TRANSPORTES DE LA POLICÍA NACIONAL, señor coronel PNP Edgar Paredes Montenegro.- Por supuesto, siempre a todo problema hay que darle solución, pero no es la magnitud que se espera, Porque también hay que contar con los recursos limitados que contamos.

El señor PRESIDENTE.- Muy bien, seguimos con las preguntas, señores congresistas, a nuestros invitados de la Policía

Nacional de Perú, al director de transportes, el coronel Edgar Paredes Montenegro, y también al superior de la Policía Nacional, el señor Florentino Estrada Chirinos.

Señor coronel, precise cuáles son las vías de solución, ya sea a corto y mediano plazo, respecto al problema de transporte urbano en la ciudad de Lima Metropolitana, siendo el principal problema, el tráfico vehicular en horas punta, en cuanto al traslado de las personas a su centro de labores o a su centro de estudios.

Tiene usted la palabra, señor coronel.

EL DIRECTOR DE TRANSPORTES DE LA POLICÍA NACIONAL, señor coronel PNP Edgar Paredes Montenegro..- Muchas gracias.

Efectivamente, nuestra infraestructura vial ya prácticamente ha colapsado, tenemos un aproximado de más de dos millones de vehículos que circulan en Lima.

Aunado a ello, este servicio de transporte de taxi colectivo que incrementa la circulación vial en horas punta, que hace que se congestione las vías; y como las vías no están apropiadas para soportar tanta cantidad de flujo vehicular, efectivamente, ya prácticamente ahora ya no hay casi horas punta, casi todas las horas son horas punta, porque hay congestión por todos lados.

Por más que se haya incrementado el número de efectivos a la policía de tránsito y la falta de tecnología de comunicación, también es imposible que tengamos un buen resultado.

Y eso que la reunión anterior que tuvimos, el año pasado con el tema de los taxis colectivos, si se permitiera también la circulación de los taxis colectivos, incrementaría más la congestión vehicular en la ciudad de Lima.

El señor PRESIDENTE..- Muy bien, señores congresistas, seguimos con las preguntas.

Teniendo en cuenta el tema constitucional, los derechos fundamentales, dentro de ello, el trabajo, el derecho al trabajo, es importante la formalización a los señores del auto colectivo, ¿sí o no?

EL DIRECTOR DE TRANSPORTES DE LA POLICÍA NACIONAL, señor coronel PNP Edgar Paredes Montenegro..- Esos temas tendrían que manejar las autoridades competentes, como el caso es competencia de la autoridad de transporte urbano, de repente incrementar más unidades, y la infraestructura vial mejorarse.

Porque ya vimos en una anterior reunión, de que un bus tiene una capacidad de 160 pasajeros, en cambio cuántos vehículos colectivos necesitaríamos para albergar esa cantidad de pasajeros, se incrementaría más la confección vehicular.

El señor PRESIDENTE..- Pero no se ha cubierto la demanda a pesar de que han pasado años, las necesidad de buses, señor coronel.

Entonces...

EL DIRECTOR DE TRANSPORTES DE LA POLICÍA NACIONAL, señor coronel PNP Edgar Paredes Montenegro.- Efectivamente hay una demanda, y justamente cuando hay una demanda, y por eso que aparecen los taxis colectivos, los taxis particulares, que no están formalizados.

Se debería aprovecharse ya en hacer que esto se formalice.

El señor PRESIDENTE.- Muy bien, señores congresistas, seguimos con las preguntas.

Señor director, ¿Cuáles son las infracciones más frecuentes en las zonas rurales? Y ¿Cuál sería la alternativa de solución ante esta problemática?

Tiene usted la palabra, señor coronel o señor Florentino Estrada Chirinos, superior de la Policía Nacional del Perú.

El señor superior PNP ESTRADA CHIRINOS, Florentino.- Muchísimas gracias.

En realidad, las infracciones más corrientes, no lo voy a codificar, son las infracciones de conducción temeraria.

Luego le sigue las infracciones con exceso de velocidad y después las infracciones por conducir en estado de ebriedad. Ese es la escala, digamos, valorativa de las infracciones más frecuentes.

¿Cuál sería la solución? Para las conductas de riesgo, tendríamos que ver educación vial. No tendríamos otra alternativa, porque no podríamos meternos a la cabeza de las personas para decir, ¿sabe qué? Aguanta un momentito, detente, estás conduciendo mal. Necesitamos desarrollar cultura vial.

Respecto a los excesos de velocidad, bueno, igualmente las personas son las que deciden en su mente el valor que le van a dar a las reglas de tránsito.

Por el otro lado, digamos, es la conducción en estado de ebriedad, me parece que este problema lo hemos reducido un poquito, con los operativos que hacemos de alcoholemia. Por eso ha pasado al tercer lugar en la escala valorativa.

Anteriormente ocupaba el primer lugar esa esa conducta. Hoy lo hemos pasado al tercer lugar.

El señor PRESIDENTE.- Muy bien, señores congresistas, tenemos la presencia de la Policía Nacional, a través del director de transportes, el señor Edgar Paredes Montenegro, coronel de la Policía Nacional, y también del superior de la PNP, el señor Florentino Estrada Chirinos.

Señor coronel, para que precise, si usted ha coordinado con las autoridades de tránsito de otros países, con la finalidad de lograr soluciones de seguridad vial, que sean viables en nuestro país.

Tiene usted la palabra, señor coronel.

EL DIRECTOR DE TRANSPORTES DE LA POLICÍA NACIONAL, señor coronel PNP Edgar Paredes Montenegro.- Efectivamente, no necesariamente mi persona, si no personal de la dirección de tránsito, ha visitado diferentes países en el mundo, donde este es poco probable que circule los taxis colectivos, se utiliza mayormente los metros. Que falta acá de repente desarrollar esos proyectos de gran inversión, que es para darle bienestar y calidad de vida a las personas, porque también tanto vehículo, genera una contaminación al medio ambiente, y perjudica la salud de las personas.

El señor PRESIDENTE.- Muy bien.

Señores congresistas, seguimos de la policía.

Señor coronel o señor Florentino Estrada, cualquiera de los dos.

En el diario *El comercio*, ha denunciado reiteradas veces, que malos efectivos policiales cobran cupos a los transportistas de taxis colectivos y combis.

Presuntamente una extensa mafia dentro de la Policía Nacional. Inclusive, estos malos efectivos eran dueños de paraderos.

La pregunta es, ¿Qué se ha hecho contra esta mafia? Señor coronel, tiene usted la palabra.

EL DIRECTOR DE TRANSPORTES DE LA POLICÍA NACIONAL, señor coronel PNP Edgar Paredes Montenegro.- Como como usted verá, de que todos los actos de corrupción, al interior de nuestra institución, nuestra misma institución son las que los detiene y lo pone en disposición de las autoridades competentes cuando hay flagrancia delictiva.

Pero cuando hay casos de esta naturaleza, que efectivamente **(10)** dicen, dicen subjetividades, y no lo denuncian, nosotros exhortamos a las autoridades que denuncien y que se puede identificar objetivamente a los que han cometido estos delitos para expulsarlos de la institución, que de repente hacen mucho daño a la imagen institucional.

Pero, en todas las entidades hay buenos, hay malos, en todos sitios se cosen habas.

Acá nuestra institución, y el comando institucional ha sido muy drástico en tomar las decisiones muy acertadas, para que cualquier efectivo policial que comete un hecho de corrupción, inmediatamente sea denunciado ante las autoridades competentes, para salvaguardar la imagen de nuestra institución, que cada día de repente estamos perdiendo un prestigio bien ganado hace años.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.- Muy bien, señores congresistas, seguimos con las preguntas en esta Comisión de Fiscalización, a nuestros invitados de la Policía Nacional, como es el director de

transportes, señor Edgar Paredes Montenegro, coronel de la Policía Nacional, y también el superior de la Policía Nacional del Perú, Florentino Estrada Chirinos.

Señor Florentino, usted en su exposición, está pidiendo más competencias fiscalizadoras y tecnología para levantar papeletas electrónicas, pero, la pregunta es ¿Cómo confiar en la policía, donde existen mafias presuntamente que cobran cupos?

Señor, se ha diseñado planes de anticorrupción del personal de la PNP de Tránsito.

Tiene usted la palabra, señor Florentino.

El señor superior PNP ESTRADA CHIRINOS, Florentino.- Muchísimas gracias.

En realidad, inclusive, ya hasta ofensivo es, mencionar que existan mafias dentro de la Policía Nacional y dentro de la Policía de Tránsito.

Si existen, todavía no lo hemos detectado, podría haber situaciones aisladas, puede ser, pero de que haya mafias, si nos gustaría que las personas que están afirmando esto, nos los hagan saber, para nosotros tomar nuestras medidas precautorias, y expulsar a todos esos mafiosos.

Señores, somos funcionarios públicos con muchos años de servicio, hemos enfrentado muchísimos hechos de esta naturaleza, y nosotros mismos somos autores de denuncias en nuestra carrera, sobre hechos aislados, particularmente yo no conozco una mafia dentro de la Policía de Tránsito, conozco a la mayor parte de la policía de tránsito, puede que en dentro de la policía hayan hechos aislados, pero mafia jamás.

Respecto a la a mayores competencias.

La Policía Nacional del Perú a nivel nacional, tiene cobertura casi integral, casi integral; y dentro de los procesos, digamos así de transformación digital, existe pues estos espacios de planificación para reducirlos estos, precisamente estos actos de corrupción que se dan aisladamente, porque nos permiten identificar, nos permiten transparentar nuestras actividades, y también nos permiten alcance de control.

Con alcance de control, transparencia y una actitud proactiva, seguramente que vamos a cambiar, no solamente la imagen de la Policía Nacional del Perú, sino la imagen del Perú, que hoy se está cuestionando como usted lo está mencionando.

Muchísimas gracias.

El señor PRESIDENTE.- A ustedes, por su participación, señores de la Policía Nacional del Perú.

Cuando nos referimos a las mafias, es respecto a la publicación del diario *El Comercio*, conforme lo especifiqué en la pregunta que hice mención. Publicación del diario y *El Comercio*.

Para cualquiera de los dos, bien para el coronel, o para el señor superior Florentino Estrada, para que nos digan, señor, ¿Cuál es la estadística actualizada al 30 de abril 2024, de las infracciones de tránsito, cometidas por transportistas de servicio público, conductores privados y transporte pesado?

Indique usted, ¿cuáles son las infracciones más comunes en las que incurren los transportistas, conductores y operadores de terminales terrestres?

Indique usted también, ¿cuál es el porcentaje de papeletas o sanciones por infracciones que se encuentran impagas?

Aparte, ¿Cuáles son las medidas adoptadas en función a los datos obtenidos?

Señor coronel, o señor Florentino, tienen ustedes la palabra.

EL DIRECTOR DE TRANSPORTES DE LA POLICÍA NACIONAL, señor coronel PNP Edgar Paredes Montenegro.- Muchas gracias.

Estadísticamente, la información se lo puedo hacer llegar por escrito, pero lo que va de este año, y en todos los años, las infracciones la Reglamento de Tránsito siempre ha sido de 350 000 a 450 000 infracciones al Reglamento Nacional de tránsito.

Los que han pagado, no han pagado es, lo tiene la información el SAT, como ente recaudador, no la Policía.

Pero si gusta le hago llegar por escrito la estadística, del comparativo de los años anteriores.

El señor PRESIDENTE.- Bien, vamos a solicitarlo por escrito, señor Coronel.

La siguiente pregunta, señor director o señor coronel, para que nos informe, ¿Por qué la multa de tránsito que se les impone a las personas que realizan el servicio de taxi es muy elevada?

Es decir, llegan a imponer hasta tres mil soles, a más, sabiendo que un taxista gana aproximadamente 100 hasta 150 soles diario.

Le parece justo las multas que se les aplica a este sector de trabajadores, quienes se ganan el pan de cada día.

Existe alguna propuesta para bajar esta multa. y que sea acorde a sus ingresos al día.

Tiene usted la palabra, señor coronel.

EL DIRECTOR DE TRANSPORTES DE LA POLICÍA NACIONAL, señor coronel PNP Edgar Paredes Montenegro.- No me parece justo, pero está dentro de la normatividad, la escala de infracciones al transporte, como le vuelvo a repetir, nuestra función de la policía de tránsito, es la fiscalización al tránsito manual transporte.

Nosotros ponemos infracciones por no contar con el SOAT, no tener el cinturón de seguridad, pasarse a la luz roja, son infracciones al tránsito, manual de transporte.

Esa información lo puede solicitar a la Autoridad de Transporte Urbano.

El señor PRESIDENTE.- Muy bien, señor coronel.

Señores congresistas, también damos a conocer que el congresista Marticorena, pide que consideren su asistencia, a través de la plataforma Microsoft Teams.

Una de las últimas preguntas, señor coronel, la creación de la Unidad Ejecutora de la dirección de tránsito y seguridad vial de la Policía Nacional del Perú. La pregunta es, ¿Cuánto de presupuesto se requiere Para el equipamiento y transformación digital requerido?

¿Por qué la Policía Nacional del Perú no dispone de recursos?
¿Hasta cuándo los ciudadanos de nuestro país vamos a esperar la integración de autoridades, como la SUTRAN, la ATU, gobiernos regionales, gobiernos locales y la Policía Nacional?

Tiene usted la palabra, señor coronel.

EL DIRECTOR DE TRANSPORTES DE LA POLICÍA NACIONAL, señor coronel PNP Edgar Paredes Montenegro.- Muchas gracias.

Efectivamente el año, en noviembre de 2023, salió la norma donde se creaba la Unidad Ejecutora de la Policía de Tránsito, sin demandar recursos al Estado, con recursos propios, porque tiene un presupuesto de donaciones y transferencias de las papeletas de la Municipalidad de Lima.

Se hizo los informes respectivos de acuerdo a la directiva 005 de Economía y Finanzas, que crea y suspende unidades ejecutoras, y llegó lamentablemente el siete de julio a del 2023 al MEF, y durmió el sueño de los justos, hasta el 4 de enero de este año, que respondieron que no era viable, porque había vencido el tiempo.

No sé cuáles serán las causas que no se creó la unidad ejecutora, pero nosotros si necesitamos presupuesto para el equipamiento de nuestra Policía de Tránsito, eso ya tendrá que determinar los especialistas, en cuanto al equipamiento, y la logística que necesita nuestra Policía de Tránsito.

El señor PRESIDENTE.- Muy bien, señores congresistas, hemos tenido la participación del coronel Edgar Paredes Montenegro y también del superior de la PNP, Florentino Estrada Chirinos, a quienes felicitamos por su participación en esta Comisión de Fiscalización.

Felicitaciones por su participación.

Señores congresistas, suspendemos por breve términos, para despedir a nuestros invitados.

-Se suspende la sesión.

-Se reanuda la sesión.

En señor PRESIDENTE.— Señores congresistas, retomamos la sesión. Pasamos al sexto punto de la agenda.

Tenemos la presentación del señor Abel Alvarado Huertas, Superintendente de la Superintendencia Terrestre de Personas Cargas y Mercancías del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para que brinde un informe sobre los siguientes temas:

Informe sobre la problemática de las actividades de transporte terrestre de personas, cargas y mercancías, en los ámbitos nacional e internacional, así como el tránsito terrestre en carreteras.

También, informe estadístico sobre las infracciones por parte de los transportistas, conductores u operadores de terminales terrestres y sus medidas correctivas.

Además, informe técnico, jurídico, sobre la desnaturalización de la Ley 31096, a través del Decreto Supremo 003-2022, del del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, transgrediendo el artículo 118 numeral 8 de la Constitución Política del Estado.

Señor Abel Alvarado Huertas, superintendente de la Superintendencia Terrestre de personas cargas y mercancías del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, tiene usted el de la palabra, para que nos informe al respecto.

EL GERENTE DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN-SUTRAN, SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS, CARGA Y MERCANCÍA, señor Edwin Cárdenas Alarcón.— Buenas tardes con todos.

Primero, reciban ustedes el saludo de doctor Abel Alvarado Huertas, superintendente de la SUTRAN, no ha podido participar el día de hoy, porque está en operativo desde la mañana y en estos momentos hay una reunión de consejo directivo.

En su representación, hemos venido el doctor José Carlos Arca, jefe de los independientes de presupuesto, el doctor Jorge Manuel Mosto Lama, asesor de la gerencia de articulación territorial y quien les habla, Edwin Cárdenas Alarcón, gerente de seguimiento y evaluación.

Respecto a la invitación que nos han realizado sobre los tres puntos, hemos preparado una presentación.

No sé si podría.

Correcto.

Siguiente, por favor.

Lo primero que vamos a ver es, respecto al tema de fiscalización, justamente cuál es el rol de la SUTRAN, para tener un poco en claro, cuáles son nuestras funciones.

Siguiente, por favor.

Correcto.

Sí, ahí está bien, perfecto.

La misión de la SUTRAN, es garantizar el cumplimiento normativo de las normas vigentes.

Esta misión nosotros la cumplimos a través de tres funciones: nuestra función preventiva, fiscalizadora y sancionadora.

Bajo el tema preventivo, lo que hacemos como SUTRAN, como entidad, es justamente brindar hacia nuestros administrados, que vendrían a ser los transportistas, conductores, y empresas de servicios complementarios, toda la información para que ellos puedan cumplir como debe ser la norma vigente. Correcto. **(11)**

En función a eso, tenemos nuestra capacidad fiscalizadora.

Lo más recurrente en nosotros, son justamente las acciones que realizamos en campo. Correcto. A lo que es la red vial nacional, y también a los servicios de transporte terrestre, como ya mencioné, de persona, carga y mercancías.

Esto en el marco de lo que llamamos el transporte.

Respecto al tema de tránsito, como bien mencionó, nuestros amigos de la PNP, nosotros tenemos por norma también, la fiscalización electrónica, lo cual lo realizamos a través de nuestra central de gestión y monitoreo, y a través de los operativos vía cinemómetros.

Lo que fiscalizamos ahí, es el cumplimiento de los límites de velocidad. Es decir, tratamos de evitar de que los conductores excedan los límites.

Si exceden los límites, se da la fiscalización, y de ahí pasamos a la siguiente etapa, que es nuestra capacidad sancionadora.

Que lo que hacemos es justamente, cuando detectamos algún incumplimiento o alguna falta, entra un proceso sancionador.

Ahora, la SUTRAN viene trabajando ya desde hace unos años, no solamente el rol sancionador, sino estamos viendo el tema preventivo.

Es más, desde el año pasado, hemos aplicado un programa de asistencia técnica, en el cual vamos a las empresas de transporte, le hacemos un pequeño diagnóstico, e identificamos todas las faltas que tienen. ¿Cuál es el objetivo? De que no haya recurrencia. Le decimos: estas son las faltas. La norma tiene que cumplirse de esta manera, y los invocamos a ellos, de que en las siguientes acciones de fiscalización, cumplan con toda la normativa para no poner una sanción.

Ojo, la función de la SUTRAN, no es sancionar, lo que buscamos es prevenir, pero obviamente tenemos que cumplir un marco normativo que está vigente.

Siguiente, por favor.

Este es el ámbito de fiscalización de la SUTRAN.

Como verán en el primer grafiquito que tenemos, nosotros fiscalizamos al transporte terrestre de personas, carga y mercancías, las cuales son autorizadas por el MTC.

Actualmente tenemos 7656 empresas de transporte de personas autorizadas, todo ello por el MTC, lo cual representa un total de 24 170 vehículos de transporte de personas.

Y en el caso de mercancías, hay un total de 159 591 empresas de transporte de mercancías, que representa 352 644 vehículos. Todos ellos nuevamente autorizados por el MTC.

También hacemos fiscalización a la infraestructura complementaria.

Existen actualmente 385 terminales terrestres autorizados. También venimos a hacer la fiscalización del control de pesos y medidas vehiculares, lo cual lo hacemos en las estaciones de pesaje a nivel nacional. Tenemos actualmente 36 estaciones de pesaje.

También, como ya lo mencioné, aparte del tema de transporte, fiscalizamos los servicios complementarios. ¿Qué le llamamos servicios complementarios? Por ejemplo, las empresas vinculadas a los exámenes médicos, las exales, los CITB, los talleres de conversión GLP, GNV.

Entonces, hay un rubro de empresas que brindan servicios conexos al propio servicio de transporte.

También realizamos, como ya lo he mencionado también, el control de tránsito que lo hacemos a través de medios electrónicos, vía cinemómetros, y vía las transmisiones GPS de los vehículos.

Actualmente los vehículos de transporte pasajeros, son los que nos envían esas transmisiones GPS.

También realizamos, bueno, no realizamos directamente el control del tránsito, sino eso lo hace la PNP y lo que más bien nosotros asumimos, es la parte sancionadora.

Todas las papeletas que genera la PNP la remiten a la SUTRAN.

Y, finalmente, en el marco del transporte internacional, estamos presentes en tres CEBAF, que son los Centros Binacionales de Atención en Fronteras, y en este caso fiscalizamos en el marco de los acuerdos internacionales.

Estamos presentes en Macará, Ecuador, también en Tumbes, y en el CEBAF de Desaguadero.

Siguiente, por favor.

Estas son las, respecto de la estadística que nos pidieron las infracciones en materia de transporte.

Como pueden ver, entre el año 2023 y 2024, se han detectado infracciones hasta por 22 790 actas de control no conforme.

En lo que le va del año 2024, aproximadamente tenemos 5000, para transporte de pasajeros.

Y para el transporte de carga y mercancías, entre los dos años tenemos 28 355, y en lo que va de este año, tenemos aproximadamente 6800 papeletas al transporte de mercancías.

También fiscalizamos a lo que llamamos materiales peligrosos. En ese caso el total entre los dos años es de 789.

El siguiente, por favor.

En materia de tránsito, como ya les mencioné, la fiscalización es electrónica, y las los números que ven ahí, están relacionados a papeletas vinculadas a los excesos de velocidad.

Ahora, ¿Por qué es que priorizamos nosotros el tema de la fiscalización electrónica, excesos de velocidad?

Justamente porque los excesos de velocidad, es una de las tantas causas que tenemos de los accidentes de tránsito.

Respecto a lo que se transmite a nuestra central de gestión y monitoreo, a la fecha entre el 23 y el 24, tenemos 15 745 papeletas M20, por exceso de velocidad.

Y en el caso de los cinemómetros, ojo, los cinemómetros se ubican en la red vial nacional, en lo que nosotros llamamos, tramos de concentración de accidentes.

Son aquellas zonas donde se ha detectado que han ocurrido gran cantidad de accidentes. Ahí tenemos un total de 236 873 papeletas impuestas entre el año 2023 y 2024.

Solo en 2024, en lo que va hasta el 28 de abril, tenemos 47 053 papeletas.

Siguiente, por favor.

Ya lo que tenemos acá, es el top de infracciones. ¿Cuáles son las infracciones más recurrentes?

Como pueden ver, la principal infracción que cometen los administrados, es la infracción del tipo F.2.A, que está vinculado a contar con extintores. Es una falta leve.

La segunda infracción ms recurrente es la F.1, que implica el prestar servicio sin autorización, es lo que comúnmente se llama la informalidad.

Luego tenemos el S.4.A que está vinculado a no tener luces inoperativas.

Como se harán cuenta, estas diez, no voy a continuar con el resto, son infracciones recurrentes, las hemos tenido durante el 2023, durante el 2022, incluso durante el 2024, en esos primeros cuatro meses, siguen siendo las más recurrentes.

Por eso que les mencionaba, que en este plan de asistencia técnica que estamos brindando a los transportistas, lo que

hacemos es, llevarles un estado situacional, justamente para evitar que estas infracciones vuelvan a ocurrir.

Pero como ya les mencioné, el S.2.A, y el S.4.A por así decirlo, son infracciones que se solucionan fácilmente.

Entonces, los transportistas sí podrían corregir esa conducta. Y es lo que estamos buscando.

Siguiente, por favor.

Ok. Vamos a ver un tema de cómo la SUTRAN realiza la fiscalización.

Solamente para cerrar la figura. Desde el año 2019, aproximadamente, la SUTRAN ya no usa papeletas manuales. Todo lo hacemos a través de papeletas electrónicas, justamente para garantizar la transparencia en las acciones de fiscalización.

Le doy pasa al doctor Jorge Manuel Mosto.

EL ASESOR DE LA GERENCIA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL, señor Mosto Jorge Manuel Mosto Lama..- Buenas tardes, congresistas; buenas tardes, estimados asistentes.

Sí, efectivamente la SUTRAN ha logrado implementar el aplicativo Fiscamóvil, el cual permite reducir los tiempos de fiscalización, lo que se demoraba en 25, 30 minutos, ahora se hace desde 3 a 5 minutos.

Es bastante dinámico el aplicativo, y permite transparentar la fiscalización, teniendo datos integrados de otras entidades, como por ejemplo el Ministerio de Transportes, el tema de la Reniec, la Sunarp, para poder interoperabilizar los datos necesarios dentro de una fiscalización.

Esto nos permite, inclusive, monitorear en tiempo real, cómo se están desarrollando los operativos de fiscalización a nivel nacional, que se desarrollan en 21 unidades desconcentradas.

Este avance es muy importante. Nosotros hemos eliminado el tema de las actas, que eran impresas en formato en papel, y son actas electrónicas que, como repito, se realizan en tiempo real, a través de este aplicativo.

Estamos trabajando otros proyectos que también, involucran tener, por ejemplo, el tema de la papeleta de tránsito electrónica, a través de nuestro aplicativo que se denomina el Polimóvil, que está en desarrollo, en gestiones también con la Policía Nacional, para poder ser implementado, para nuestra Policía Nacional de carreteras.

Eso es básicamente el tema del Fiscamóvil, que es el aplicativo con el cual SUTRAN, realiza las acciones de fiscalización.

Somos la única entidad que cuenta con este aplicativo, y que viene actualmente desarrollándose con muy positivos resultados.

El señor PRESIDENTE.- Ahí quedó o... Continúe, señor funcionario.

EL ASESOR DE LA GERENCIA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL, señor Mosto Jorge Manuel Mosto Lama.- Con relación al tema de la problemática, es decir, nuestro accionar enfocado en las estrategias que ha mencionado mi antecesor, tienen por finalidad, contrarrestar las diversas problemáticas que nosotros hemos evidenciado en nuestra actividad cotidiana.

Es importante nosotros incentivar el cumplimiento normativo, el respeto a las normas de tránsito, quiero precisar que SUTRAN no realiza una persecución a los vehículos informales, sino lo que se hace es, dar cumplimiento a lo que está regulado.

En ese sentido, la aplicación de la norma y la aplicación de las medidas preventivas, tienen por finalidad el frenar una conducta infractora.

Es decir, si nosotros encontramos un vehículo que no cuenta con autorización, nosotros damos cumplimiento a lo que actualmente está regulado. Es por ello que las medidas preventivas que se materializan en internamiento vehicular o retiro de placas, o retención de licencias, tienen por finalidad frenar una conducta que, en ese momento, puede poner en riesgo la seguridad y la vida de las personas, que es el fin primordial que nos conlleva como Estado poder accionar.

En ese sentido, uno de los problemas que nosotros venimos afrontando, es la informalidad en el servicio.

Para ello, hacemos operativos articulados como una estrategia primordial. SUTRAN fomenta mucho la coordinación interinstitucional entre diversas autoridades.

No solamente la problemática del transporte es una problemática que le atañe a SUTRAN, sino también está involucrada la Policía Nacional, entidades como por, ejemplo el Indecopi, que tienen que ver con relación a la calidad del servicio; el Ministerio Público forma un papel fundamental en este accionar, por cuanto puede determinar algunos ilícitos que se puedan presentar durante la prestación de los servicios.

Articulamos con los gobiernos regionales, con las municipalidades provinciales, ya que en la vía nacional se prestan los distintos tipos de servicios en los distintos ámbitos, el ámbito nacional, el ámbito regional y el ámbito provincial en el transporte terrestre.

Básicamente un aliado bastante importante, es el tema de la Policía Nacional, es decir, en la fiscalización del tránsito, la Policía también juega un papel primordial, pero también es importante mencionar, que como lo mencionaron los representantes de la policía, el rol subsidiario que ya se encuentra regulado a raíz de una resolución ministerial del Ministerio del Interior, para que la policía también tenga ese rol subsidiario en materia

de transporte, será un factor bastante importante, que va a contribuir a mitigar la problemática descrita.

Los excesos de velocidad, como ya se ha mencionado, las estrategias que se vienen empleando, nosotros hemos podido incrementar tres centros de control y monitoreo de flotas a nivel nacional, en las regiones de Piura, Arequipa y Junín, adicional al centro de control y monitoreo, que tenemos en la sede principal de la región Lima, nos permite monitorear en tiempo real, toda la flota de vehículos autorizados, buses interprovinciales, unidades tipo M3 que están prestando el servicio, y eso nos permite regular y ver que no excedan los límites de velocidad permitidos.

Eso también se orienta a una fiscalización en tramos de concentración de accidentes, que hacemos a través de la fiscalización electrónica en nuestros equipos cinemómetros, principalmente como en la carretera panamericana, tanto la Panamericana Sur, la Panamericana Norte y la Carretera Central.

Por ejemplo, en la región Lima ponemos mucho énfasis, en tramos de concentración de accidentes, tenemos una articulación bastante importante, con municipalidades que tienen los tramos en carretera, por ejemplo, con la Municipalidad de Mala, con la Municipalidad de Chilca, estamos haciendo trabajos bastante sostenidos, para poder contribuir y que esta articulación permita la reducción de los accidentes de tránsito.

El incumplimiento normativo, es también una problemática que nosotros evidenciamos y se ha materializado en las distintas infracciones que mi antecesor ha mencionado.

Nosotros tenemos un esquema muy importante que estamos aplicando actualmente, por ejemplo, en terminales terrestres.

La SUTRAN no solamente tiene una finalidad fiscalizadora, coercitiva, sancionadora, sino que incidimos mucho en el tema preventivo.

Es decir, en los terminales terrestres, antes de que los vehículos inician su viaje, la SUTRAN hace una verificación de las condiciones técnicas, operativas y documentarias, tanto de vehículo y conductores, a efectos de que si se evidencia algún incumplimiento a la norma, esta conducta pueda ser corregida de manera preventiva, y el transportista, tanto vehículo como conductor, salga en total orden a realizar el recorrido en las rutas nacionales.

Esto nos permite poder incentivar el cumplimiento normativo, y sin necesidad de tener que poner una infracción, en los terminales hacemos este trabajo de orientación y de prevención, a través de nuestros inspectores.

Esto nos permite también, sumado a la estrategia de fiscalización, poder contrarrestar los índices de incumplimiento normativo que se presentan en la prestación de los servicios.

También hemos evidenciado y la SUTRAN juega un papel bastante importante, porque dentro de la prestación de los servicios de transporte, hemos evidenciado como problemática, por ejemplo, el tema del contrabando de combustible. Ya lo mencionó mi antecesor, nosotros tenemos presencia importante **(12)** en la zona de frontera, y venimos haciendo un trabajo bastante importante en la frontera norte.

Por ejemplo, donde hemos evidenciado, cómo los vehículos de carga de transporte internacional de mercancías provenientes del Ecuador, amplían la capacidad de los tanques de combustible. Esta situación, supletoriamente conforme a la norma, implica que la policía tenga que realizar intervenciones y fiscalizaciones en materia de tránsito, aplicando una infracción que es la G64 por haber modificado el tanque de combustible, lo cual en muchos casos evidencia que contribuye a ser un agente que permite ingresar combustible de contrabando al país.

Estamos haciendo operativos multisectoriales, no solamente con la policía, sino también estamos involucrando a SUNAT en acciones que ya se han venido realizando en el CEBAF de Tumbes.

Por ejemplo, ha realizado el decomiso de este combustible, ahora también se está integrando Osinergmin, y este esquema de puntos de control, por ejemplo, fronterizo, donde están todas las autoridades presentes, es un elemento importante que hace ver la presencia del Estado, ante problemáticas como las descritas.

También formamos parte y hemos evidenciado, cómo la trata de personas, que también es una actividad ilícita, se presenta en el transporte terrestre, la SUTRAN forma parte de una comisión multisectorial, respecto al delito de trata de personas, y nosotros ponemos bastante énfasis, tanto con la Fiscalía, como con la Policía de trata, en poder controlar.

Por ejemplo, en nuestros terminales que nuestros niños puedan viajar con total seguridad. Hemos evidenciado como, por ejemplo, a veces en los buses interprovinciales hay menores que no tienen los documentos, y hacemos un trabajo preventivo en terminales, para asegurar que estos menores cuenten con los permisos notariales, en el caso, por ejemplo, que no estén viajando con los padres.

Y así también un elemento importante, es que cuenten con su DNI al momento de adquirir un boleto de viaje, para hacer rutas interprovinciales.

Estos temas son bastante importantes, porque nos permiten brindar mayor seguridad a los usuarios en la prestación de los servicios.

Eso es básicamente lo que nosotros hemos identificado como problemas, y a lo cual son las distintas estrategias, intervenciones y acciones multisectoriales entre todas las autoridades, que estamos desarrollando actualmente.

Voy a dar el pase a mi colega José Arca, que va a hablar sobre el tema de la reorganización.

Gracias.

EL JEFE DE LA OFICINA DE PLANEAMIENTO Y PRESUPUESTO, señor José Carlos Arca Vera.— Buenas tardes, por su intermedio, señor presidente.

La anterior, por favor.

para para comunicarles que la SUTRAN actualmente se encuentra en reorganización, esta reorganización fue autorizada a través del Decreto Supremo 003-2024-MTC, y tiene una duración hasta el 5 de agosto del presente año.

Actualmente nos encontramos en la etapa de implementación de las medidas recomendadas por la comisión reorganizadora.

Esta esta comisión, lo que hizo fue evaluar la situación administrativa, organizacional y de gestión de la entidad y luego de un estudio, ha recomendado en el caso de la SUTRAN fundamentalmente, el seguir potenciando sus ventajas en términos de fiscalización.

Como ha mencionado el ingeniero Cárdenas, SUTRAN es la única entidad en el país, que está implementando la fiscalización electrónica, a través de un aplicativo que se llama el Fiscamóvil.

Y, entonces, la reorganización lo que ha buscado, básicamente es potenciar el componente informático, tecnológico.

En este sentido, la SUTRAN lo que está proponiendo en estos casi cuatro meses que quedan, para implementar las recomendaciones, es fortalecer dos componentes, sobre todo la interoperabilidad de los sistemas que tiene la SUTRAN con el MTC, la SUTRAN con otros organismos del Estado, como la RENIEC, la Sunarp, el Mininter, la Policía Nacional y también fortalecer e implementar la afiliación y uso obligatorio de la casilla electrónica en el sector transportes y comunicaciones.

Esto ayudaría de muchas maneras, porque ayudaría a redistribuir una cantidad importante de recursos, para seguir mejorando nuestra actividad de fiscalización.

Hay que recordar que este esfuerzo de reorganización, está orientado al problema público en el que SUTRAN está inmerso.

Como ustedes saben, el quehacer de la SUTRAN, está inmerso en la política nacional multisectorial de seguridad vial del 2023 al 2030.

Entonces, la SUTRAN en su quehacer y este es el propósito de la reorganización, es seguir contribuyendo a que se disminuya la pérdida de vidas y capacidades humanas por la inseguridad vial.

Eso sería de mi parte.

El señor PRESIDENTE.- Bien, señores congresistas, ha sido la participación del señor Edwin Cárdenas Alarcón y otros funcionarios que han venido en representación del Superintendente de la Superintendencia Terrestre de Personas Cargas y Mercancías del Ministerio de Transportes, me refiero al señor Abel Alvarado Huertas, quien el día de hoy era para que esté presente, pero por motivos de fuerza mayor, están presentes los funcionarios, encabezando el gerente de seguimiento de evaluación de la SUTRAM.

Los señores congresistas que deseen hacer algunas preguntas al respecto, pueden levantar la mano, y de esta manera los señores funcionarios de la SUTRAM estarán absolviendo las preguntas.

Señores congresistas, tienen ustedes la palabra.

Congresista Víctor Cutipa, ¿parece que levantó la mano?

Bien, en vista que los congresistas no quieren participar con las preguntas, hoy teniendo presente a los funcionarios de la SUTRAM, de la Superintendencia, esta presidencia va a formular las siguientes preguntas.

Señores representantes de la SUTRAM, señor director, Edwin Cárdenas Alarcón, director de seguimiento de evaluación de la SUTRAM.

Señor gerente, en su periodo a cargo de la SUTRAM, usted ha obtenido, ha sostenido conversaciones con los representantes o autoridades regionales, provinciales, distritales, con la finalidad de tratar la problemática de transporte terrestre de personas, cargas y mercancías.

De ser así, diga usted, ¿Cuáles son los puntos álgidos o críticos a los que ha concluido como ente fiscalizador y de supervisión, debiendo referirse de forma independiente, a cada una de las actividades de su competencia, como son transporte terrestre, transporte de personas, transporte de carga y mercancías, transporte terrestre en carreteras?

Tiene usted la palabra, señor director, gerente de seguimiento de evaluación de la SUTRAM.

Por ello, ustedes hoy día están presentes para que absuelvan estas preguntas.

EL GERENTE DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN - SUTRAM, SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS, CARGA Y MERCANCÍA, señor Edwin Cárdenas Alarcón.- Sí, gracias.

Por su intermedio, cedo la palabra al doctor Jorge Manuel Mosto, quien va a atender a su respuesta.

El señor PRESIDENTE.- Adelante, señor Jorge Manuel, siempre por intermedio de la presidencia.

Adelante.

EL ASESOR DE LA GERENCIA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL, señor Mosto Jorge Manuel Mosto Lama.- Sí, por su intermedio, presidente.

Sí, efectivamente nosotros hemos y tenemos constantes reuniones, hemos tenido el mes pasado mesas de trabajo a través de nuestras unidades desconcentradas, donde hemos invitado a distintas autoridades y entidades, para tratar la problemática del transporte. Cada entidad evaluando y viendo lo que en el marco de sus competencias tienen que atender.

La problemática de la fiscalización en los distintos servicios de transporte, obliga principalmente a un fortalecimiento de la capacidad operativa de los distintos niveles de gobierno, del gobierno nacional, por el caso de la SUTRAN, el gobierno regional para los bienes regionales y las municipalidades provinciales en lo propio.

La distinta problemática en el transporte, obedece a cada realidad de cada región. Por ejemplo, la problemática provincial que corresponde a las municipalidades provinciales, se refleja mucho, por ejemplo, en el establecimiento de paraderos informales que ocupan las vías públicas. El tema de la problemática del gobierno regional también tiene que ver mucho con las autorizaciones que se emiten a los distintos tipos de servicio.

Y en la problemática que nos compete como entidad fiscalizadora, ya lo he mencionado, los incumplimientos normativos, el tema de los excesos de velocidad, o los ilícitos que se pueden encontrar durante la actividad de fiscalización, son un tema que nos conlleva como principal conclusión, es del trabajo articulado que deben hacer las distintas autoridades, para afrontar la problemática del transporte.

Esa es una de las conclusiones principales a los cuales hemos llegado, que el trabajo articulado de las distintas autoridades del Estado, debe ser un factor primordial para afrontar la problemática del transporte terrestre

El señor PRESIDENTE.- Muy bien, señores congresista de esta comisión, hoy tenemos presente al gerente de seguimiento de evaluación de la SUTRAN, con otros funcionarios que la acompañan, representando al Superintendente de la Superintendencia.

Bien, de esta manera seguimos con las preguntas a los señores funcionarios.

señor gerente de seguimiento de evaluación de la SUTRAN, ha detectado actos de corrupción, tanto en la institución que ustedes vienen conduciendo, así como del Ministerio de Transportes.

De ser así, diga, ¿Qué acciones se han tomado tanto administrativamente, como en instancia judicial? Máxime, si es conocimiento público, que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, ha declarado Provías, SUTRAN y otros programas

del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en reorganización por presuntos actos de corrupción.

Además, si la institución de oficio, viene realizando algún proceso de reorganización.

Señor gerente de seguimiento de evaluación de la SUTRAN, tiene usted la palabra.

EL GERENTE DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN - SUTRAN, SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS, CARGA Y MERCANCÍA, señor Edwin Cárdenas Alarcón.- OK, por su intermedio, señor presidente.

Sí, respecto a los actos de corrupción, nosotros cuando llegan cualquier denuncia a la SUTRAN, procedemos como indica la norma, si es un inspector o es algún funcionario de la entidad, se procede a hacer las investigaciones respectivas, en algunos casos se llega al procedimiento administrativo, con disciplinario, correcto, y siguen los pasos, como le repito, que dicta la norma.

Ahora, en el caso de la reorganización, como bien mencionó el doctor José Carlos Arca, sí, hemos iniciado ya ese proceso de reorganización, y en nuestro punto particular, lo que se ha visto en el informe final, es que necesitamos contar con mayores herramientas, que permitan lograr una fiscalización mucho más eficiente y oportuna.

Si bien es cierto, a través de los aplicativos que tenemos actualmente, como es el Fiscamóvil, aplicativos como Viaje Seguro, o la fiscalización electrónica, es necesario que esta se incida justamente, porque lo que va a buscar es transparencia.

Entonces, si bien es cierto, tenemos enlaces, por así llamarlo con la Reniec, con la Sunarp con la SUNAT, lo que nosotros requerimos, es tener una mayor cobertura de información en tiempo real, para que nuestros actos de fiscalización puedan ser los más adecuados.

Entonces, eso en el marco de la reorganización, como ya mencionó, tenemos un plazo de cuatro meses.

El señor PRESIDENTE.- Dentro de la pregunta, hablando de los actos de corrupción, ¿Qué acciones se han tomado, tanto administrativas, como en la instancia judicial, señor gerente?

EL GERENTE DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN - SUTRAN, SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS, CARGA Y MERCANCÍA, señor Edwin Cárdenas Alarcón.- Correcto,

Como le mencionaba, se inicia el procedimiento según norma.

Ahora, en la vía judicial, no sé ahí Jorge, el tema de los... ¿Puedes comentarlo? Por favor.

El señor PRESIDENTE.- Adelante, por favor.

EL ASESOR DE LA GERENCIA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL, señor Mosto Jorge Manuel Mosto Lama.- Por su intermedio, presidente.

Respecto a actos de corrupción que hayamos tenido:

Primero, precisar que la SUTRAN tiene sus protocolos y somos los primeros en poder ejercer un control estricto, respecto a las actividades que se vienen haciendo a través de la fiscalización.

Hemos recibido algunas denuncias que han seguido su procedimiento administrativo, disciplinaria que han implicado en algunos casos, por ejemplo, el retiro de algunos servidores.
(13)

Y en el ámbito penal, es la Procuraduría Pública la que inicia las denuncias penales en defensa de los intereses de la entidad.

No tenemos al detalle en este momento de los diversos casos que se han presentado, pero podemos hacerle llegar a su presidencia, el tema de las acciones administrativas que hayan estado vinculadas a presuntos actos de corrupción, en el ámbito administrativo y a través de nuestra Procuraduría lo que haya implicado una connotación penal.

El señor PRESIDENTE.- Muy bien, señores congresistas, hoy tenemos a nuestros invitados de la Superintendencia, al gerente de seguimiento y evaluación de la SUTRAN.

A quienes estamos realizando las preguntas, y ellos también contestando y ustedes congresistas, saquen sus propias conclusiones.

Seguimos con las preguntas.

Señor gerente de seguimiento de evaluación de la SUTRAN.

Tiene usted conocimiento, si la reciente creada comisión de reorganización, ha propuesto recomendaciones y ha realizado observaciones en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de ser así, explique cada una de ellas.

Informe, asimismo, si la institución que usted representa, también se encuentra incluida en posibles observaciones en el ámbito funcional.

La pregunta ¿qué áreas o unidades orgánicas serían las más cuestionadas?

Señor gerente, tiene usted la palabra.

EL GERENTE DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN-SUTRAN, SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS, CARGA Y MERCANCÍA, señor Edwin Cárdenas Alarcón.- Por su intermedio, cedo la palabra, al doctor José Carlos Arca, por favor.

El señor PRESIDENTE.- Doctor José Carlos, tiene usted la palabra.

EL JEFE DE LA OFICINA DE PLANEAMIENTO Y PRESUPUESTO, señor José Carlos Arca Vera.- Muchísimas gracias, presidente.

En el caso de la SUTRAN, a partir de lo que ha analizado la comisión reorganizadora, no se ha hecho un énfasis en el aspecto que usted menciona.

Más bien, eso ha recaído en el caso del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que ha tenido pues, ha sido un caso mediático el que suscitó el planteamiento de reorganizarlos.

En el caso de la SUTRAN, más bien lo que se ha visto es, potenciar las capacidades que viene desarrollando en materia de fiscalización, como le había mencionado, la SUTRAN es la entidad pública, la única entidad pública que está desarrollando la fiscalización a nivel electrónico.

Los colegas de la Policía Nacional desean también, como lo manifestaron hace unos minutos, tener fiscalización de este tipo.

Entonces, en el caso de la comisión reorganizadora, lo que se ha recomendado a SUTRAN, es potenciar los aplicativos que viene desarrollando, como manifesté hace algunos minutos, el énfasis lo estamos poniendo en la transformación digital, le hace mejoramiento de la interoperabilidad con diferentes entidades del Estado, y también la obligatoriedad del uso de la casilla electrónica.

Eso es básicamente, señor presidente, lo que se ha visto en el caso de la SUTRAN.

El señor PRESIDENTE.— Muy bien, señores congresistas, continuamos con las preguntas a los señores funcionarios que han venido en representación del superintendente de la Superintendencia Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías del Ministerio de Transportes y comunicaciones, me refiero del señor Abel Alvarado Huertas.

Para ello, quien está prácticamente representando, es el gerente de seguimiento y evaluación de la SUTRAN, el señor Edwin Cárdenas Alarcón y otros funcionarios.

Seguimos con las preguntas.

Señor gerente, ha detectado en la administración algunos presuntos hechos irregulares dentro de la institución, los cuales lindarían con los delitos de colusión, tráfico de influencia, corrupción de funcionarios, omisión de funciones y cohecho. De ser así, sírvase precisarlos y/o indicar las acciones tomadas por la representada.

Tiene la palabra señor gerente.

EL GERENTE DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN-SUTRAN, SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS, CARGA Y MERCANCÍA, señor Edwin Cárdenas Alarcón.— Gracias, señor presidente.

Como le mencionamos, todo tipo de denuncia que llega a la SUTRAN, sigue el conducto que ya tenemos establecido.

Llega la denuncia, se investiga, toda la denuncia es anónima, y sobre eso ya pasa un proceso administrativo disciplinario.

Ya cuando pasan estos niveles, como lo mencionó Jorge Manuel, ya pasamos a un tema de procuraduría.

Como le mencioné, si desean esa información, podemos brindársela.

EL ASESOR DE LA GERENCIA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL, señor Mosto Jorge Manuel Mosto Lama.— Sí, solo si me permite, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Doctor.

EL ASESOR DE LA GERENCIA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL, señor Mosto Jorge Manuel Mosto Lama.— Para complementar, ¿no?

Yo tengo a la mano, felizmente un cuadro que también se reportó a la comisión reorganizadora, y SUTRAN tiene entre el periodo 2019 - 2024, denuncias de diferente tipo que van, son más de dos mil.

Tenemos denuncias de muchos tipos: abusos de autoridad, corrupción, entrega de cargo falsas injustificadas, incumplimiento de jornada laboral.

A lo que voy es de que la SUTRAN, el gobierno, cumple con su rol de denunciar estos casos, estas inconductas cuando corresponde, pero además decirle que, a partir del año anterior, se está promoviendo mucho que este tipo de inconductas sean denunciados.

Entonces, nosotros de manera transparente, lo que estamos buscando es mermar cualquier indicio de inconducta que pueda ir en contra del objetivo, que es brindar la seguridad vial a los ciudadanos en el país.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muy bien.

Señor gerente, en su calidad de gerente de seguimiento y evaluación de la SUTRAN, se ha verificado si las multas por infracciones se aplican de forma homogénea a nivel nacional,

Ello, en virtud de que se tiene conocimiento que el tránsito de la PNP de la SUTRAN, vienen aplicando de forma indistinta las sanciones, sin indicar en las papeletas la norma expresa que la regula.

Es decir, es de conocimiento público que algunas papeletas por infracciones se aplican en mérito a ordenanzas municipales. Sin tener en cuenta y en consideración, que estas son solo de aplicación y de exclusividad para el territorio de la municipalidad que la emite, y son efectivizadas por inspectores municipales.

¿No cree usted, señor director, que con ello se estarían duplicando funciones?

Tiene usted la palabra.

EL GERENTE DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN - SUTRAN, SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS, CARGA Y MERCANCÍA, señor Edwin Cárdenas Alarcón.- Gracias, señor presidente.

En el caso de la SUTRAN, la fiscalización se realiza en base a la normatividad vigente.

Por ejemplo, el Reglamento nacional de administración del transporte, en los anexos indica cuáles son las faltas y cuáles son los factores que configuran esta falta.

Entonces, nosotros como SUTRAN, lo que hacemos es poner en evidencia lo que me dice la norma, no hay un carácter de que la SUTRAN ponga un monto por una falta, porque esos montos ya están establecidos en la reglamentación. Incluso, cuando hay algún tipo de incumplimiento, se sanciona con una cancelación o suspensión, la cantidad de días también está expuesta en la norma. Eso es en cuanto a la función fiscalizadora de la SUTRAN.

Nosotros nos basamos en los reglamentos nacionales y hacemos cumplir según está dispuesto en dichos reglamentos.

El señor PRESIDENTE.- Nos podría, señor director, dar un ejemplo de una región en comparación con Lima.

EL GERENTE DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN - SUTRAN, SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS, CARGA Y MERCANCÍA, señor Edwin Cárdenas Alarcón.- En comparación con Lima. Lo que pasa, como le digo, yo le hablo en función a nuestras acciones como entidad.

Entiendo que, porque he escuchado en las reuniones, en el caso de la ATU, por lo que ustedes han mencionado, tienen las ordenanzas.

Bueno, no podría emitir una opinión al respecto, porque sí desconozco ese tema.

El señor PRESIDENTE.- Bien, seguimos con las preguntas, señores congresistas.

Para que diga el señor director, si se ha efectuado algún mapeo de la problemática, tanto en el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, así como en la institución, como es la SUTRAN. De ser así, informe ¿qué problemática ha advertido, y si han emitido conclusiones y recomendaciones con respecto a ello; en el caso específico de regulación y formalización?

Tiene usted la palabra, señor gerente de seguimiento y evaluación de la SUTRAN.

EL GERENTE DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN - SUTRAN, SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS, CARGA Y MERCANCÍA, señor Edwin Cárdenas Alarcón.- Sí, muchas gracias, señor presidente.

Al respecto, como ya lo mencionó Jorge Manuel, tenemos problemáticas vinculadas a nuestra función, que es la informalidad, excesos de velocidad, pero en general, podemos englobar todo ello en el incumplimiento normativo.

Por eso, como les mencionaba, desde el año pasado particularmente, la SUTRAN ya ha iniciado programas que se hacen específicos, buscando justamente que se configure la falta.

Este tipo de asistencia técnica lo que hace, como les mencionaba, es personal de la SUTRAN viaja a alguna región, pero antes de viajar, empieza a hacer un barrido, y empieza a ver qué empresas trabajan o brindan servicios en determinada región.

Empezamos a revisar las faltas que han tenido, y lo que hacemos es, vamos a las empresas y las nominamos a que cambien su conducta. Porque son talleres lo que se realizan dentro de uno y dos días, se capacita al personal administrativo, a los conductores, cuáles son las faltas más recurrentes, cómo deben cambiarlas.

Entonces, como les repito, lo que buscamos es que justamente haya un cambio de conducta y que no sean reincidentes.

En una estadística que hemos sacado a fines del año pasado, hemos tenido de que hemos logrado entre un 20% a 25% de corrección de conducta.

Ahora, esto también implica que no solamente vamos una vez, sino vamos dos veces, tres veces, y vamos mandando comunicación, justamente porque lo que queremos lograr como entidad, es que no nos vean como una entidad sancionadora ni recaudadora, sino una entidad que lo que busca es el cambio de conducta.

Por eso mencionamos de que nuestro objetivo es a través de esa fiscalización, es minimizar, mitigar los accidentes de tránsito.

El señor PRESIDENTE.- Bien, señores congresistas, seguimos con los representantes de la Superintendencia de la SUTRAN, hoy presentes en esta comisión.

Señor gerente, Edwin Cárdenas Alarcón. Diga usted, ¿Qué porcentaje a nivel nacional del transporte público representa el transporte informal? Así como también, informe las acciones que viene ejecutando para combatir ese grave problema.

SUTRAN, Qué acciones correctivas o recomendaciones ha realizado con respecto al Decreto Supremo 003-2022 Ministerio de Transportes y Comunicaciones. El mismo que ha desnaturalizado la Ley 31096. Transgrediendo el artículo 118 numeral 8. ¿Qué puede informar al respecto, señor gerente Cárdenas Alarcón?

Tiene usted la palabra.

EL GERENTE DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN - SUTRAN, SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS, CARGA Y MERCANCÍA, señor Edwin Cárdenas Alarcón.- Muchas gracias.

Respecto al tema de informalidad, lo que podemos decir que la informalidad es un problema transversal, no es solamente un problema de transporte, es un problema social que involucra no solamente entidades del Ministerio de Transporte, sino el Ministerio de Trabajo, Ministerio de Economía. Entonces, es un problema complejo.

Al respecto, nosotros dentro de nuestra función, como bien les mencionábamos, lo que buscamos es que se brinde un servicio de calidad, y esto se da a través de las autorizaciones y habilitaciones que realiza el Ministerio de Transportes. Entonces, solamente para dejar ese marco.

Ahora, como estadística respecto a qué porcentaje. No tenemos ese dato, la verdad.

Sin embargo, como acciones correctivas, lo que venimos haciendo son operativos en los distintos puntos que hemos detectado como zonas de informalidad, se realizan en Lima, también en regiones.

Dentro de las acciones que realizamos como medidas preventivas tenemos, por ejemplo, la retención de licencia, de placa. En el caso de Lima, tenemos el internamiento vehicular. Pero lo que estamos buscando es, que esa conducta cambie.

Como les repito, lo que hace el MTC al brindar una autorización o una habilitación, garantiza de que el vehículo y el transportista, cumple con las condiciones adecuadas para brindar un servicio de calidad al usuario y que se salvaguarde de la vida.

Entonces, en mérito de ello, nosotros realizamos nuestra acción fiscalizadora.

Ahora, respecto al tema del Decreto Supremo 003-2022, permítanme decirles, nosotros somos una entidad fiscalizadora, ya el tema de regulación lo maneja el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que es nuestro ente rector.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.- Muy bien, señores congresistas, seguimos con las preguntas a los funcionarios que vienen en representación del superintendente de la Superintendencia Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Tenemos presente al señor gerente de seguimiento y evaluación de la SUTRAN, nos referimos a el señor Edwin Cárdenas Alarcón

Seguimos con las preguntas. **(14)**

Señor Edwin Cárdenas, como gerente, diga usted: ¿en mérito a qué normas legales vienen imponiendo sanciones y multas en las regiones del país, si se sabe que existe la Ley 31096, pero ésta aún no se ha implementado hasta la fecha?

Tiene usted la palabra, señor Gerente de Seguimiento y Evaluación de la SUTRAN.

El GERENTE DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS, CARGA Y MERCANCIAS (SUTRAN), Edwin Cárdenas Alarcón.— Correcto, señor presidente.

Muchas gracias.

Y como les mencionaba, nosotros tenemos nuestro marco normativo [...] por los reglamentos nacionales, ya sea de transporte, de tránsito, entonces sobre ese marco normativo, como le mencionaba, es que nosotros cumplimos nuestra acción fiscalizadora.

Respecto a la Ley 31096, como usted bien lo ha mencionado, todavía no está implementada, está en proceso todavía, por tanto no fiscalizamos en ese ámbito, solamente en función de los reglamentos nacionales.

El señor PRESIDENTE.— Continuando con esta importante sesión de la Comisión de Fiscalización, señor gerente Edwin Cárdenas Alarcón, diga usted: ¿si el esperado proceso de formalización del sector Transporte Terrestre, dentro de ello el sector del Autocolectivo, de acuerdo al inciso 15 del artículo 2 y 59 de la Constitución Política del Estado, y la Ley 31096, están considerados en la formalización? De ser así, ¿por qué motivo es la demora? Si la última ley ya ha transcurrido casi cuatro años y no se ejecuta, ¿no cree usted que existe una clara omisión de funciones por parte de la ATU, SUTRAN, y del Ministerio de Transportes?

Tiene usted la palabra, señor gerente.

El GERENTE DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS, CARGA Y MERCANCIAS (SUTRAN), Edwin Cárdenas Alarcón.— Gracias, señor presidente.

Como le venimos mencionando y le reitero, nosotros somos una entidad fiscalizadora. Nosotros lo que hacemos es cumplir las normas que brinda nuestro ente rector y en función de ello es que realizamos, justamente, las acciones que tenemos planificadas durante el año.

Respecto a lo otro, no podría responderle.

El señor PRESIDENTE.— Pero la pregunta es fácil y sencilla para contestar, estamos preguntándole: ¿si cree usted que existe omisión de funciones por parte de la ATU, SUTRAN, y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones?

El GERENTE DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS, CARGA Y MERCANCIAS (SUTRAN), Edwin Cárdenas Alarcón.— En el caso de la SUTRAN, que es la entidad a la que representamos, no habría una omisión de funciones porque, como le menciono, tenemos un marco y nosotros cumplimos ese marco normativo. Si nosotros no lo cumpliéramos o

hiciéramos u omitiéramos algo, tranquilamente todos los procesos que hemos venido trabajando se caerían ¿no? Entonces, siempre somos cuidadosos del cumplimiento de la norma en el marco de nuestra competencia.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Claro, sabemos que es un ente fiscalizador, pero queremos saber, ¿qué recomendaciones han realizado ustedes al respecto?

EL GERENTE DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS, CARGA Y MERCANCIAS (SUTRAN), Edwin Cárdenas Alarcón.— Como recomendaciones, bueno, venimos coordinando con el MTC cualquier consulta que ellos nos hagan en el marco de cualquier modificación o actualización de la norma. Es lo que podría contestarle, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Bien.

Señores congresistas, seguimos con las preguntas.

Al señor Gerente de Seguimiento y Evaluación de la SUTRAN, nos referimos al señor Edwin Cárdenas Alarcón, quien ha venido en representación del Superintendente de la Superintendencia Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías del Ministerio de Transportes, me refiero al señor Abel Alvarado Huertas.

Señor gerente Cárdenas Alarcón, frente a diversas controversias que existe en el país, ¿usted no cree que la ATU y la SUTRAN deberían unificarse? ¿Qué recomienda usted?

EL GERENTE DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS, CARGA Y MERCANCIAS (SUTRAN), Edwin Cárdenas Alarcón.— Gracias, señor presidente.

Bueno, ya esa es una decisión que debería tomarlo en todo caso el ente rector. Nosotros lo que podemos decir es que nuestra función es a nivel nacional, realizamos nuestra función preventiva, fiscalizadora y, obviamente, sancionadora cuando corresponda y, bueno, no podría emitir una opinión al respecto.

El señor PRESIDENTE.— señores congresistas, que se encuentran virtualmente, nosotros como Comisión de Fiscalización estamos haciendo las preguntas y los funcionarios que vienen en representación del Superintendente de la Superintendencia Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías del Ministerio de Transportes y Comunicaciones están respondiendo a nuestras preguntas.

Señor gerente, según lo manifestado por la Policía Nacional de Perú, en esta sesión, señalaron que la Policía Nacional de Perú solo se ciñen a las normas y los operativos y acciones de prevención lo dirige la ATU y la SUTRAN. En caso de haber abuso de autoridad, ¿sería de responsabilidad de la ATU y la SUTRAN? ¿Qué nos puede informar al respecto?

Tiene usted la palabra, señor gerente.

EL GERENTE DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS, CARGA Y MERCANCIAS (SUTRAN), Edwin Cárdenas Alarcón.— Correcto.

Gracias, señor presidente.

Respecto a la función que cumple la policía, ellos fiscalizan el servicio de tránsito, ¿correcto?, nosotros fiscalizamos el tema de transporte, y al igual que nosotros, la policía, en caso de denuncias, creo que tienen los canales respectivos para que se hagan las averiguaciones correspondientes.

Ahora, sí, pues, como lo mencionó el superior Estrada también, en el caso del tránsito, la SUTRAN realiza la fiscalización electrónica, la cual se menciona en el Reglamento Nacional de Tránsito, donde se ciñe específicamente los temas de cinemómetros y transmisiones GPS.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Bien.

Una ya de las últimas preguntas que vamos a hacer al representante del señor Abel Alvarado Huertas, Superintendente de la Superintendencia Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, nos referimos al señor Edwin Cárdenas Alarcón, quien ha venido en representación del señor Abel Alvarado Huertas.

Señor gerente Cárdenas Alarcón, ¿por qué las actividades de prevención de la SUTRAN no se evidencian?, ¿o es muy limitado para reducir la conducta infractora, que pone en riesgo la seguridad y la vida de las personas? ¿Cuánto de presupuesto destinan a las actividades de prevención a través de los operativos o acciones de control?

Señor, la fiscalización electrónica es auditado sobre su uso, ¿qué incidencia tiene en la reducción de la conducta infractora?, ¿qué estudios técnicos y científicos ha realizado la SUTRAN para controlar la conducta infractora?

Señor Gerente de Seguimiento y Evaluación de la SUTRAN, señor Edwin Cárdenas Alarcón, tiene usted la palabra.

EL GERENTE DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS, CARGA Y MERCANCIAS (SUTRAN), Edwin Cárdenas Alarcón.— Correcto.

Muchas gracias, señor presidente.

Respecto a las actividades de prevención del tema presupuestal, lo va a responder José Carlos Arca. Pero voy a avanzar un poco con lo que usted mencionó, respecto a los resultados que hemos tenido.

Por ejemplo, el año pasado detectamos a dos empresas que justamente por la fiscalización electrónica tenían excesos de velocidad, más o menos una de ellas empezó a tener excesos, una

gran cantidad, por así decirlo, de excesos en el mes de junio, julio, por tres meses. Una vez que se detectó a la empresa, se coordinó con la gerencia de prevención, y la gerencia de prevención fue a la entidad, y en el siguiente mes hubo una disminución evidente de las papeletas. ¿Por qué? Porque en el informe que nosotros emitimos no solamente indicamos cuál es la empresa, cuáles son los días, cuál es el vehículo, incluso cuál es el conductor que está registrado en la hoja de ruta electrónica, para que la propia empresa empiece a autocorregirse.

Entonces, si bien es cierto, nosotros en las acciones de prevención tenemos actividades, como las capacitaciones, por ejemplo, riesgo de exceso de velocidad, manejo defensivo, entre otros; también tenemos acciones de sensibilización, que realizamos en los terminales, en las vías nacionales, en los peajes, distribuimos *flyers*, hacemos campañas por redes sociales.

Pero sí tenemos un presupuesto limitado, ¿correcto? Pero a pesar de ese presupuesto limitado, venimos incidiendo en estas acciones preventivas y, como ya les demostré, o les he mencionado, justamente lo que buscamos es eso, el cambio de conducta, que creemos que en el lapso del año pasado hemos obtenido un resultado interesante y este año lo estamos reforzando mucho más, porque, nuevamente, apuntamos no a un tema sancionador ni punitivo, sino a que el administrado pueda entender y darse cuenta del error que está cometiendo autocorregirse y simplemente en los procesos de fiscalización no habría ninguna observación.

Le doy pase al doctor José Carlos Arca sobre el tema presupuestal.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Doctor José Carlos Arca, tiene usted la palabra.

EL JEFE DE LA OFICINA DE PLANEAMIENTO Y PRESUPUESTO DE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS, CARGA Y MERCANCÍAS (SUTRAN), señor José Carlos Arca Vera.— Muy amable presidente.

A ver, hay que entender que dentro del sector Transportes y Comunicaciones el presupuesto es de 14 mil millones aproximadamente, y SUTRAN representa el 1%. Es una entidad con recursos bastante limitados y esta iniciativa que estamos impulsando y teniendo, en darle énfasis a la materia preventiva, tiene esa limitación.

Entonces, ahora que se viene el Proceso de Formulación y Programación Multianual del Presupuesto del 2025 al 2027, sí nos gustaría que, a través suyo o a través de los miembros de esta

comisión, nos apoyen de tal manera de poder contar con recursos que nos permitan potenciar esta labor de prevención.

Como les digo, nosotros somos una entidad que tiene el 1% del presupuesto que tiene todo el sector y la limitante para impulsar esta importante labor de prevención, se ve limitada por la restricción presupuestal.

El señor PRESIDENTE.— Muy bien.

Señores congresistas, hemos tenido la presencia de los funcionarios de la SUTRAN. Pero antes de despedirles, quisiera reiterarle una pregunta que no me contestó: ¿en mérito a qué normas se imponen las sanciones y multas a nivel nacional?

Tiene usted la palabra señor Gerente de Seguimiento y Evaluación de la SUTRAN.

EL GERENTE DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS, CARGA Y MERCANCIAS (SUTRAN), Edwin Cárdenas Alarcón.— Gracias señor presidente.

Sedo la palabra al doctor Jorge Manuel Mosto, por favor.

El señor PRESIDENTE.— Doctor Manuel Mosto, tiene usted la palabra.

EL ASESOR DE LA GERENCIA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL DE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS, CARGA Y MERCANCIAS (SUTRAN), señor Jorge Manuel Mosto Lama.— Sí.

Hay que entender que la SUTRAN, conforme también se ha presentado en la exposición, no solamente fiscaliza el tema del servicio de transporte de personas, nosotros fiscalizamos diversas materias, entre las cuales está el servicio de transporte de ámbito nacional.

La norma que regula la fiscalización del servicio de transporte de ámbito nacional, es decir, ómnibus tipo M3 en el servicio regular de personas, el transporte de mercancías también, se regulan en el Decreto Supremo 017-2009, que a su vez establece la tabla de infracciones e incumplimientos, sobre los cuales nosotros vamos a desarrollar nuestra acción fiscalizadora. Ahí se regula, en la tabla de infracciones, los distintos códigos de infracción, dentro de los cuales también está la infracción al servicio no autorizado.

Para lo que son los pesos y dimensiones vehiculares también, que nosotros realizamos a través de nuestras estaciones de pesaje, que es la segunda materia que fiscalizamos, es el Decreto Supremo 058-2003.

Dentro de las otras materias que también fiscalizamos, está la fiscalización de los centros médicos, las escuelas de conductores y los centros de evaluación. Eso está regulado en el Decreto Supremo 07-2009, el que establece el Reglamento Nacional para la Emisión de Licencias de Conducir.

También fiscalizamos las plantas de revisiones técnicas. Ahí nosotros fiscalizamos en mérito al Decreto Supremo 025-2008.

Y, en sí, esta es la amplia gama de actividades de fiscalización que la SUTRAN realiza y los marcos normativos sobre las cuales están regulados.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Bien.

Señores congresistas, hemos tenido la participación de los funcionarios, encabezado por el señor Gerente de Seguimiento y Evaluación de la SUTRAN, Edwin Cárdenas Alarcón, y dos funcionarios más, para que representen al señor Abel Alvarado Huertas, Superintendente de la Superintendencia Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a quienes felicitamos, a ustedes funcionarios, por estar presente el día de hoy.

Señores congresistas, vamos a suspender la sesión, por breve termino, para despedir a nuestros invitados.

—A las 17:52 h, se suspende la sesión.

—A las 17:55 h, se reanuda la sesión. (15)

El señor PRESIDENTE.— Señores congresistas, reiniciamos la presente sesión.

Pasamos al cierre de la sesión. Como segundo punto, cierre de la sesión.

Se consulta la dispensa del trámite de sanción del Acta, con dispensa de su lectura, para ejecutar los acuerdos adoptados en la presente sesión.

Si no hubiera ninguna oposición, daremos por aprobada. Al no haber ninguna oposición, señores congresistas, en consecuencia, el Acta de la presente sesión ha sido aprobada por unanimidad de los presentes.

Y se deja constancia que la transcripción oficial de la presente sesión forma parte del Acta.

Señores congresistas, no habiendo otro punto que tratar en la agenda y siendo las 5 horas con 55 minutos, se levanta la sesión.

Quisiera felicitar a todos los congresistas que estuvieron presente en esta sesión y siempre rogando al Todopoderoso nos dé larga vida y muchas bendiciones, colegas congresistas.

—A las 17:55 h, se levanta la sesión.