

Área de Transcripciones

CONGRESO DE LA REPÚBLICA  
PRIMERA LEGISLATURA ORDINARIA DE 2023

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES  
PRIMERA SESIÓN ORDINARIA  
(Vespertina)  
(DOCUMENTO DE TRABAJO)

LUNES 28 DE AGOSTO DE 2023  
PRESIDENCIA DEL SEÑOR EDUARDO SALHUANA CAVIDES

*-A las 14:18 h, se inicia la sesión.*

**El señor PRESIDENTE.**— Bien, colegas, siendo las dos con catorce minutos del día de hoy 28 de agosto de 2023, procedemos a verificar el *quorum*.

Señor secretario técnico, sírvase pasar lista, por favor.

**El SECRETARIO TÉCNICO pasa lista:**

Buenas tardes, señor presidente. Buenas tardes, señores congresistas.

Voy a pasar lista para verificar el *quorum*.

Congresista Salhuana Cavides.

**El señor PRESIDENTE.**— Presente.

**El SECRETARIO TÉCNICO.**— Salhuana, presente.

Congresista Zea Choquechambi.

**El señor ZEA CHOQUECHAMBI (BMCN).**— Presente.

**El SECRETARIO TÉCNICO.**— Congresista Zea, presente.

Congresista Acuña Peralta, Héctor.

**El señor ACUÑA PERALTA, Segundo Héctor (UDP).**— Presente.

**El SECRETARIO TÉCNICO.**— Congresista Acuña Peralta, presente.

Congresista Alva Rojas.

**El señor ALVA ROJAS (NA).**— Presente, señor congresista.

**El SECRETARIO TÉCNICO.**— Congresista Alva Rojas, presente.

Congresista Aragón Carreño (); congresista Arriola Tueros.

**El señor ARRIOLA TUEROS (NA).**— Buenas tardes, presente.

**El SECRETARIO TÉCNICO.**— Congresista Arriola, presente.

Congresista Bellido Ugarte.

**El señor BELLIDO UGARTE (PB).**— Bellido Ugarte, presente.

**El SECRETARIO TÉCNICO.**— Congresista Bellido, presente.

Congresista Flores Ramírez.

**El señor FLORES RAMÍREZ (NA).**— Presente.

**El SECRETARIO TÉCNICO.**— Congresista Flores, presente.

Congresista Infantes Castañeda.

**La señora INFANTES CASTAÑEDA (FP).**— Presente, señor secretario.

**El SECRETARIO TÉCNICO.**— Congresista Infantes, presente.

Congresista López Morales.

**La señora LÓPEZ MORALES (FP).**— López Morales, presente.

**El SECRETARIO TÉCNICO.**— Congresista López, presente.

Congresista Martínez Talavera.

**El señor MARTÍNEZ TALAVERA (NA).**— Muy buenas tardes, Martínez, presente.

**El SECRETARIO TÉCNICO.**— Congresista Martínez, presente.

Congresista Montalvo Cubas.

**El señor MONTALVO CUBAS (PL).**— Congresista Montalvo, presente.

Colegas, tengan una buena tarde.

**El SECRETARIO TÉCNICO.**— Congresista Montalvo, presente.

Congresista Olivos Martínez.

A través del chat, la congresista Olivos me indica su asistencia.

Congresista Olivos, presente.

Congresista Quispe Mamani (); congresista Sánchez Palomino.

**El señor SÁNCHEZ PALOMINO (CD-JP).**— Buenas tardes, colegas. Presidente, buenas tardes.

Presente, Sánchez.

**El SECRETARIO TÉCNICO.**— Congresista Sánchez, presente.

Congresista Trigozo Reátegui (); congresista Zevallos Aponte.

**El señor ZEBALLOS APONTE (RP).**— Zevallos Aponte, presente.

**El SECRETARIO TÉCNICO.**— Zevallos, presente.

Señor presidente, han respondido a la asistencia, 14 congresistas titulares. El *quorum* para la presente sesión es de 10, haciendo constar que ningún congresista ha presentado licencia.

Por lo tanto, contamos con el *quorum* correspondiente.

**El señor PRESIDENTE.**— Gracias, secretario técnico.

Muy amable.

Damos la más cordial bienvenida a la señora viceministra de Comercio Exterior y Turismo, que nos acompaña y que hará una exposición en el Orden del Día, juntos con otros invitados.

Con el *quorum* reglamentario y siendo las dos de la tarde con

dieciocho minutos, se da inicio a la Primera Sesión Ordinaria de la Comisión de Transportes y Comisiones del Congreso de la República.

Con el fin de mantener el orden en la sesión, exhortamos a los colegas congresistas que se encuentran en la plataforma virtual, se sirvan mantener sus micrófonos apagados, por favor, y solicitar la palabra conforme al sistema que está a cargo del secretario técnico.

Se deja constancia que el acta de la sesión de Elección de Mesa Directiva e Instalación de la Comisión, fue aprobada con dispensa de su lectura en dicha sesión, copia de la cual, conforme al Reglamento, se ha remitido oficio a la presidencia del Congreso y al oficial mayor, conforme al artículo 36 del Reglamento ya señalado.

Vamos a dar cuenta del Despacho.

### **DESPACHO**

**El señor PRESIDENTE.**— Apreciados colegas, se ha remitido por vía electrónica, para conocimiento y fines, la agenda de la presente sesión, así como el cuadro de documentos recibidos, oficios remitidos y los proyectos de ley decretados para estudio de la comisión.

Si algún señor congresista requiere copia de algún documento, sírvase solicitarlo a Secretaría Técnica de la comisión.

Tengo a bien dar cuenta del oficio 364-2023/2024, suscrito por el señor oficial mayor, mediante el cual comunica los cambios en el cuadro de integrantes de la comisión, realizadas en la sesión plenaria del 17 de agosto.

Por los cuales, ingresa como accesitario el congresista Esdras Ricardo Medina Minaya, a propuesta del Grupo Parlamentario Unidad y Diálogo Parlamentario; ingresa como titular el congresista Alex Randu Flores Ramírez, en el espacio cedido por el Grupo Parlamentario Cambio Democrático-Juntos por el Perú; ingresa como accesitaria la congresista María Antonieta Agüero Gutiérrez, a propuesta del Grupo Parlamentario Perú Libre; ingresa como accesitario el congresista Héctor Valer Pinto, a propuesta del Grupo Parlamentario Somos Perú.

### **Informes**

**El señor PRESIDENTE.**— En esta instancia, me permito hacer un breve informe sobre los proyectos de ley, que a la fecha de convocatoria de la presente sesión, se encuentran pendientes de algún trámite por parte de la comisión.

Al respecto, se han encontrado un total de 205 proyectos de ley, de los cuales 96 se encuentran pendientes de dictamen y 109 en Orden del Día, es decir, se encuentran en agenda del Pleno del Congreso de la República y en otros casos pendientes de segunda votación, entre otros.

Es preciso informar, que de los 205 proyectos de ley en trámite, 93 de ellos corresponden a proyectos declarativos, que representa el 45% de los proyectos; y 112 corresponden a propuestas que buscan crear, modificar y/o derogar alguna norma dentro del ámbito de competencia en nuestra comisión, que representa el 55% de la carga legislativa que recibimos.

Precisamos esto, porque creo que es importante que en esta etapa del Congreso, ya el tercer año, ya con un nivel de experiencia, conocimiento y manejo de la hermenéutica parlamentaria y sobre todo por las necesidades reales de la población, es importante que aquí en la comisión centremos nuestros esfuerzos, nuestra capacidad y nuestro entusiasmo en plantear proyectos de ley, lógicamente, que estén dirigidos a solucionar o a mejorar las condiciones de los sistemas de transportes y comunicaciones en el país.

Concedemos el uso de la palabra a los congresistas que deseen presentar algún informe en esta estación.

**El señor ARRIOLA TUEROS (NA).**— Presidente.

**El señor PRESIDENTE.**— Colega Héctor, adelante.

**El señor ARRIOLA TUEROS (NA).**— No, le habla el congresista José Arriola, Héctor no, presidente.

**El señor ACUÑA PERALTA, Segundo Héctor (UDP).**— Señor presidente, muy buenas tardes y por su intermedio a todos los integrantes de esta comisión y a los amigos, amigas que nos acompañan.

Mi intervención es con relación, señor presidente, a un tema que anoche *Frecuencia Latina* propagó y que también ha sido parte de mi Semana de Representación, no sé si para contextualizarlo me permite un vídeo que hemos tratado de reducirlo, de anoche en la televisión.

Si nos permiten...

**El señor PRESIDENTE.**— Lo más breve, colega.

Encantado, adelante.

**El señor ACUÑA PERALTA, Segundo Héctor (UDP).**— Lo tiene el secretario técnico, por favor.

**El señor PRESIDENTE.**— Perfecto.

Adelante, secretario técnico, con el vídeo preparado por el colega Héctor Segundo Acuña Peralta.

**El señor ACUÑA PERALTA, Segundo Héctor (UDP).**— Señor presidente, paralelamente, para informarle que acorde a la comisión, es que en la Semana de Representación, en la ciudad de Trujillo, tuve la participación, la visita de muchas asociaciones de transportistas, donde manifestaban su preocupación, justamente, por la obligatoriedad que tenían que hacer con relación al curso de actualización de la normativa de Transportes..

Creo que ahí está.

**El señor PRESIDENTE.**— Sí lo tenemos, a ver.

Volumen, audio.

**—Inicio de la proyección del vídeo.**

El PERIODISTA.— Llegamos a escuelas como esta, ubicada a pocos metros del Touring en Villa El Salvador.

Aquí un jalador nos lleva a este lugar. Con Banner en la puerta nos informan que aquí se dicta el nuevo curso que a todos los conductores les urge tanto llevar, incluso se informa que el curso será obligatorio desde el 1 de setiembre, para conductores de taxi-colectivos, servicio escolar, turístico, transporte público y de carga.

¿Cuánto está el cursillo de tránsito?

El señor .— Está a 90 soles.

El PERIODISTA.— El curso tiene un precio, pero veremos que no es la única tarifa. Le preguntamos al jalador, si hay que llevar realmente el curso.

El jalador le pregunta al señor con el logo del Ministerio de Transportes, bordado en la camisa, y regresa.

El señor .— Si no quiere ganarse las cuatro horas...

El PERIODISTA.— Ya.

El señor .— [...] del chat...

El PERIODISTA.— Ya.

El señor .— [...] que aumente [...] 50 soles [...?]

El PERIODISTA.— Por 50 soles más, nos ofrecen saltarnos el curso y llevarnos el certificado marcando solo la entrada y la salida en el sistema biométrico de huella digital.

El señor .— Huella digital lo ponen, en la tarde vienen...

El PERIODISTA.— Ya.

El señor .— Y lo recogen.

El PERIODISTA.— ¿A la salida?

Ya, y 50 soles más.

El señor .— Desde un principio, es decir, desde el año 2008, estas entidades no han cumplido debidamente la tarea que les ha encomendado el MTC.

Les ha confiado una tarea muy difícil, que es educar a los conductores. Se han convertido, la gran mayoría, en antrós de corrupción.

El PERIODISTA.— El curso es de seis horas académicas, cuatro horas y media en tiempo real, pero ni eso se ejecuta.

El señor .- Un curso de actualización, difícilmente será la solución para nuestros conductores, pero lo más grave es que este curso ni siquiera se dicta bien.

El PERIODISTA.- Al otro lado de Lima, en Puente Piedra, esta escuela también ofrece cursos, esto es lo que cuesta.

¿Cuánto es el costo, cómo es...

La señora .- Tenemos en promoción, este [...] 20 soles. Y directo te sale 250 soles.

El PERIODISTA.- Más del doble del precio, si uno lo quiere directo. ¿Qué significa esto?

La señora .- Pone firma, huella [...] firma y [...] La huella [...]

El señor .- El Ministerio de Transportes ha ido implementando controles cada vez más drásticos, entre ellas, por ejemplo, el que ha hecho que recojan la huella digital en las capacitaciones.

Ahora, eso también ha sido burlado, ahora se han implementado cámaras, pero pese a eso siempre existe la forma de burlar.

**-Fin de la proyección del vídeo.**

**El señor ACUÑA PERALTA, Segundo Héctor (UDP).**- Señor presidente, creo que ya tenemos una muestra..

**El señor PRESIDENTE.**- Perfecto.

Suspenda la emisión.

Gracias, colega.

Adelante.

**El señor ACUÑA PERALTA, Segundo Héctor (UDP).**- Señor presidente, entendemos que el tiempo, como siempre es limitado y muy valioso.

Bueno, para conocimiento, creo que todos debemos estar informado que eso lo pasaron en *Frecuencia Latina* y realmente es una situación muy escandalosa, pero resulta que felizmente hay un comunicado, esperemos que salga la nueva directiva, porque realmente la suspensión de este curso de actualización debe darse a través de una nueva directiva, porque la obligatoriedad del curso se establece a través de una Directiva 001-2023, de fecha 19 de abril de 2023.

Entonces, tenemos ya una prórroga, pero no basta con eso. No basta, porque realmente no podemos estar en zozobra durante todo este tiempo. En mi caso, a través del oficio 039-2023, solicité la modificación del artículo 31.10 del Decreto Supremo 017-2019, que regula el dictado del curso de actualización de la normativa de Transporte y Tránsito.

Lo cierto, señor presidente y colegas, es que realmente a través de esta directiva mencionada, se da la exclusividad únicamente a las escuelas, a las escuelas privadas de conductores, donde, como

se ha visto en el vídeo, realmente hacen uso y abuso de esta prerrogativa, mal dada por el ministerio, dejando de lado a las direcciones regionales de Transportes. (2)

Entonces, creo que no es posible que, estas escuelas de conductores, que no son muy bien reguladas, que realmente tienen una serie de deficiencias, continúen haciendo uso y abuso de algunas normatividades, de algunas prerrogativas.

En ese sentido, señor presidente, creo que en conjunto debemos trabajar una normatividad para que pueda anularse la resolución directoral y el Decreto Supremo 017-2019 y también visualizar la situación real de estas escuelas de conductores, porque ya hemos visto que realmente, ellos están haciendo uso y abuso de la exclusividad que tienen y dejando de lado la infraestructura, dejando de lado la experiencia de las Direcciones Regionales de Transportes.

Entonces, señor presidente, quisiera que tomemos en cuenta, a través de esta comisión para que trabajemos un proyecto de ley que pueda modificar o pueda regular estas grandes deficiencias.

Esa sería mi participación, señor presidente.

Muchas gracias.

**El señor PRESIDENTE.**— Gracias, colega Acuña, por el aporte, muy interesante.

El próximo lunes vamos a tener aquí a la ministra de Transportes y Comunicaciones, vamos a poder plantear directamente a ella las inquietudes, tratándose de normas reglamentarias propias del Ejecutivo.

Bien, entonces, la colega Infantes Castañeda.

Adelante, por favor, colega y luego el colega Arriola.

**La señora INFANTES CASTAÑEDA (FP).**— Buenas tardes, señor presidente, queridos colegas presentes y a los que están a través del sistema y a todo el personal que se encuentra en la sala.

Buenas tardes, señora viceministra, encantada de verla en esta nueva legislatura y en verdad, esperamos que usted, a través de la señora ministra, empecemos a trabajar con bastantes ganas y darle prioridad, porque hemos visto que, le he enviado un oficio el 031-2023-2024 el 7 de agosto de 2023, acerca del Frente de Defensa del Eje Vial 1 Amazonas, quien requiere reunirse con ella, con usted y la directora de Provías Nacional con la finalidad de consolidar los compromisos asumidos con la población del Eje Vial 1, pero hasta la fecha no tenemos ninguna respuesta.

Entonces, a través de usted pedimos que nos dieran esa facilidad para conversar con todos los directivos de este Eje Vial, ya que hace un mes, aproximadamente, con el director de Provías se quedó para nosotros, habíamos hecho la visita con el director de Provías en el Eje Vial y se quedaron varias propuestas que hasta la fecha no se han cumplido.

Entonces, como que la gente, cuando uno se va a lanzar a la Semana de Representación, como que se nos opone, entonces, queremos una respuesta y muchas gracias, por haberme escuchado.

Gracias, señor presidente.

**El señor PRESIDENTE.**— Bien, colega, vamos a viabilizar su pedido que es correcto.

Todos salimos a provincias y encontramos a una población que exige con total derecho la atención por parte de los parlamentarios en los ministerios. Lo vamos a canalizar colega.

Bien, ¿el colega Arriola había pedido el uso de la palabra? Adelante, colega, por favor.

**El señor ARRIOLA TUEROS (NA).**— Solamente, cumpliendo con el compromiso el día que se instaló la comisión que usted preside.

Le acabo de remitir el oficio 337 para que pueda ser considerado en el Plan de Trabajo que ustedes han esbozado, donde en el numeral dos hay que hacer una pequeña corrección en cuanto al nombre de la comisión y aportes en el 11.1. y el 11.3. en medida que los técnicos de la comisión lo vean para que puedan ser considerados en el Plan de Trabajo, presidente.

Igualmente, estoy remitiendo un oficio con respecto a la inscripción presupuestal que se habló también en el día de la instalación de la comisión, con respecto a las regiones, por parte del sector Transportes y lo más clamoroso y lo más preocupante es lo que existe por parte del sector Transportes a nivel de las municipalidades de Lima Metropolitana, donde ahí se está viendo un déficit tremendo en algunos distritos y hay una aparente o un aparente favorecimiento, ejecución en algunos distritos y en otros no. Eso no se puede permitir y de acuerdo a lo que usted ese día anunció, de un trabajo honesto, transparente y, sobre todo, de justicia, creo que así no le guste pues al titular o al titular del sector, tendrá pues que optar por los correctivos del caso y como usted muy bien dijo, esta comisión va a hacer un seguimiento constante de la gestión pública que le toca en este caso al sector Transportes.

Nada más, presidente y muchas gracias.

**El señor PRESIDENTE.**— A usted colega, muy amable.

El colega Edwin Martínez Talavera. Adelante Edwin.

**El señor MARTÍNEZ TALAVERA (NA).**— Estimado presidente, muy buenas tardes.

Antes que nada, (... ?) a esta reunión importante, entonces, quiero hacer un pedido para la próxima semana que, supuestamente, tendremos la presencia de la ministra, que vaya con los encargados de Provías Descentralizado y Provías Nacional.

He recorrido gran parte de la región Arequipa, vía Cotahuasi, totalmente destrozada hace tres años, que se viene pidiendo a Provías que intervengan estas vías y hasta el momento nada.

Se tiran la pelota con que es función del Gobierno Regional de Arequipa, del área de Transportes, pero ninguno de los dos, hace nada.

Igual, las vías que ayer llevan hacia Pampacolca, Viraco, Ayo y todo ese sector de la misma manera, totalmente destruidas.

Me he pasado de Cotahuasi hacia Ayacucho, he pasado por los sectores de Porcuya, Sayla y otros sectores más y la vía está terrible, de verdad, por eso es que se suscitan tantos accidentes, por la desidia, la incapacidad, la inoperancia del Estado.

Entonces, aquí se tiene que poner freno a esto, estimado presidente, hay que fiscalizar de tal manera que el Ejecutivo empiece a solucionar estos problemas, porqué, porque muchos de los agricultores llevan sus productos a diferentes sectores del país y en esas vías, lamentablemente, se encarecen los fletes.

Hay una vecina que me comentan, venían a tomar un taxi de Sayla hasta la parte de Ayacucho, a Pausa, y le cobraron solamente por el traslado del taxi, 600 soles, porqué, porque la vía es terrible y nadie quiere ir por esa zona, en un estado de salud calamitoso, digamos, en un estado económico terrible, por el cual atraviesa casi todo el país, esto no se puede seguir dando, estimado presidente.

Por eso, yo le pido, porque para la próxima reunión estén presentes ahí Provías Descentralizado, Provías Nacional, de tal manera que podamos de alguna u otra forma hacer nuestras quejas, nuestros reclamos para que ellos, con los gobiernos regionales puedan intervenir todas estas vías.

Muchísimas gracias, estimado presidente.

**El señor PRESIDENTE.**— Gracias, colega Martínez, tomaremos en cuenta su petición, que está concordante con lo planteado por la colega Infantes.

El colega Marticorena, también por el sistema. Adelante, colega.

**El señor MARTICORENA MENDOZA (PB).**— Buenas tardes, con todos. Primero, para saludarlo, señor presidente y desearle el mayor de los éxitos en esta nueva gestión y nueva oportunidad que tiene el Congreso para resolver los problemas que el país exige.

Y, uno de ellos es, señor presidente, porque el Estado no puede seguir, digamos, soltando dinero de manera que no se reciba nada a cambio con respecto a las obras que han sido paralizadas y de repente, por no haber planificado correctamente, la elaboración de una gran obra como es el Aeropuerto de Pisco.

Eso lo he venido manejando del 2021, pero una de las razones que ha generado trabas, primero, la falta de voluntad del titular del pliego, en este caso del sector que es el Ministerio de Transportes.

Segundo, se hizo una denuncia con respecto al incremento de costos, a la sobrevaloración de costos en la culminación y acabados del Aeropuerto de Pisco y eso ya lo hemos estado viendo, señor presidente y espero que, con su compromiso y los compromisos del Ejecutivo, ese aeropuerto no puede seguir siendo un elefante blanco que, realmente, generó una gran inversión del Estado y sigue generando gastos por el tema de mantenimiento que se le viene dando recursos.

En razón a eso, hagamos algo para que el país, de alguna manera, vea el compromiso y la responsabilidad que vamos a emprender en esta nueva legislatura.

Eso es todo, señor presidente y en la próxima sesión que estará la ministra, le pediría que ella traiga toda la información, porque hay documentos suficientes que hemos alcanzado desde mi despacho para que realmente pudiera responder qué es lo que podemos hacer.

No se trata de hacer juicio, sino qué cosas tenemos que hacer juntos para que ese aeropuerto funcione y no siga siendo un elefante blanco, señor presidente.

Gracias, señor presidente.

**El señor PRESIDENTE.**— Muchísimas gracias, colegas.

Sí. Jeny, adelante, por favor. Jeny López.

**La señora LÓPEZ MORALES (FP).**— Buenas tardes, señor presidente, colegas congresistas, por su intermedio, señor presidente, quiero saludar la presencia de la viceministra de Comercio Exterior.

Quiero pedirle, en este período anual de sesiones incorporar en su Plan de Trabajo los vuelos cívicos para la provincia de Purús y el distrito de Yuruá de la región Ucayali, la cual represento.

La accesibilidad para esta provincia y distrito es limitada casi en su totalidad, señor presidente, el transporte aéreo, esta situación, si bien es el resultado de las características geográficas propias de la Amazonía, no debe convertirse en un impedimento para el progreso de estas comunidades.

Quiero pedir, por su intermedio, señor presidente, a la ministra de Transportes y Comunicaciones, aumentar el número de vuelos cívicos para la provincia de Purús y el distrito de Yuruá.

El objetivo principal de estos vuelos es garantizar el acceso a servicios básicos de salud, educación y la correcta distribución de bienes y servicios esenciales para la población.

Estimados colegas, la provincia de Purús y el distrito de Yuruá, al igual que otros distritos de nuestra Amazonía, merecen el mismo nivel de atención y desarrollo que el resto del país.

Es nuestra responsabilidad, asegurar que todas las regiones de nuestro Perú estén conectadas, integradas y, sobre todo, que sus ciudadanos tengan las mismas oportunidades.

Gracias, señor presidente.

**El señor PRESIDENTE.**— A usted, colega, muy amable.

Dado que no hay más informes, pasamos a la estación Pedidos.

**Pedidos**

**El señor PRESIDENTE.**— La presidencia concede nuevamente el uso de la palabra a los congresistas que deseen formular sus pedidos.

No habiendo más pedidos, pasamos a la Orden del Día.

**La señora INFANTES CASTAÑEDA (FP).**— Yo, señor presidente, pedidos.

**El señor PRESIDENTE.**— Colega Infantes, adelante.

**La señora INFANTES CASTAÑEDA (FP).**— Gracias, señor presidente.

Bueno, en vista que la señora ministra de Transportes y Comunicaciones, nos visita la próxima semana, quería por favor pedirle que nos traiga todo el avance de lo que la señora presidenta ha ofrecido en la región de Amazonas, para la reapertura del Aeródromo El Valor, que tanto anhela, tanto Bagua capital, Utcubamba, Condorcanqui, Bongará, ya que es un aeródromo que se viene utilizando desde el año de 1984.

En el 98 sirvió como centro de aterrizaje de los aviones durante la Guerra de Perú con Ecuador, después, ha servido también como el puente aéreo donde la señora presidenta, también aterrizó ahí en El Valor, que queda en Bagua Grande y tuvo para solución, en caso de emergencia, cuando se aisló completamente en los departamentos ya nombrados, inclusive la parte de Jaén.

Entonces, queremos que la señora ministra venga con toda esa propuesta, de todo lo que había ofreciendo la señora presidenta en la zona de Amazonas, ya que eso es un anhelo de que toda la población amazonense está esperando hace muchísimos años.

Gracias, señor presidente.

**El señor PRESIDENTE.**— Tomaremos en cuenta, colega Infantes.

El colega Montalvo, adelante, por favor.

**El señor MONTALVO CUBAS (PL).**— Gracias, señor presidente.

Bueno, mi colega acaba de manifestarse del Aeródromo El Valor, que hace muchos años ha existido, por ello yo estoy pidiendo, pido en esta comisión, que se le cite al señor director de la DGAC, de la Dirección General de Aeronáutica Civil y al gobernador regional de Amazonas, porque para hacer el aeropuerto existe una ley y tenemos que hacer (... ?) la ley, señor presidente de la Comisión de Transportes, **(3)** por eso es importante citar al gobernador regional y al director general de aeronáutica para que no se esté malgastando el dinero de todos los peruanos, porque ya existe una ley para hacer el aeropuerto El Valor en la región Amazonas, en la provincia de Utcubamba, distrito El Milagro [...?]

Reiterar que invite a la ministra de Transportes, [...?] que atraviesa el sector de [...?]

Y también hacerle recordar, señor presidente, que [...] la interpelación de la señora ministra, presidente, solamente para refrescar la memoria, hacerles recordar a los congresistas, que tenemos que atender ese pedido, presidente.

Gracias, presidente.

**El señor PRESIDENTE.**— Colega, muchísimas gracias.

Por el sistema no le hemos escuchado con claridad, hemos entendido en gran parte su petición. Le solicitaríamos que nos haga llegar el pedido de manera escrita, colega, en lo más breve posible, porque la señora ministra va a estar aquí el día lunes para solicitarle la información sobre el aeropuerto El Valor del departamento de Amazonas. Gracias.

El colega Guido Bellido, adelante, por favor.

**El señor BELLIDO UGARTE (PB).**— Presidente, muy buenas tardes. Un gran saludo a su gestión en esta legislatura.

Yo quería solicitar si habría la posibilidad de programar para la sustentación los diferentes proyectos de ley que tenemos dentro de la comisión.

Nada más, presidente. Muchas gracias. Y a trabajar en conjunto.

**El señor PRESIDENTE.**— Perfecto, colega.

Adelante, Jenny.

**La señora LÓPEZ MORALES (FP).**— Señor presidente, solicito que en la primera sesión descentralizada de la Comisión de Transporte se realice en la región Ucayali, para que se verifique las malas condiciones de los aeródromos y carreteras de la región Ucayali, señor presidente.

Muchas gracias.

**El señor PRESIDENTE.**— Está en el Orden del Día el debate y aprobación del Plan de Trabajo que vamos a ver como segundo punto, luego de escuchar a los invitados sobre el Proyecto de Ley de Cabotaje, y ahí te pediría, coleguita, para incluirlo en las sesiones descentralizadas que tenemos pendiente realizar. Exacto, sí, el día de hoy.

Bien, no habiendo más pedidos, pasamos a la Orden del Día.

Como primer punto de la agenda tenemos la presentación...

**El señor ARRIOLA TUEROS (AP).**— Presidente.

**El señor PRESIDENTE.**— ¿Sí?

**El señor ARRIOLA TUEROS (AP).**— Presidente.

**El señor PRESIDENTE.**— Colega Arriola, lo escuchamos.

**El señor ARRIOLA TUEROS (AP).**— Mi pedido se circunscribe a que se solicite a la ministra de Transportes su Plan Operativo Institucional de este año 2023 y se nos informe cuál es el avance del mismo.

Nada más, presidente. Muchas gracias.

**El señor PRESIDENTE.**— Gracias, colega.

¿Hay algún congresista?

Colega Sánchez, adelante, por favor.

**El señor SÁNCHEZ PALOMINO (CD-JP).**— Presidente, buenas tardes.

Solo para facilitar y continúe con la exposición del proyecto de ley, esperaré en el punto del Plan de Trabajo para poder desarrollar algunas iniciativas y tramitar mejor el desarrollo de esta agenda.

Gracias.

**El señor PRESIDENTE.**— Perfecto, colega. Muchísimas gracias.

Bien, creo que ahora sí no tenemos más pedidos, vamos a continuar con el Orden del Día.

#### ORDEN DEL DÍA

**El señor PRESIDENTE.**— Colegas, en las últimas semanas nosotros hemos tenido reuniones y hemos recibido el pedido de la ministra de Transportes y Comunicaciones y también del ministro de Comercio Exterior y Turismo, haciéndonos conocer la importancia, trascendencia y la necesidad de un debate lo más rápido posible del Proyecto de Ley 5175, presentado precisamente por el Poder Ejecutivo. Y, lógicamente, como dijimos en la primera sesión, es la voluntad de esta comisión, con ese espíritu de colaboración entre poderes del Estado, tramitar —como además lo dispone la Constitución— con urgencia, con prioridad, los proyectos del Poder Ejecutivo. Y tratándose de una norma sobre cabotaje creemos que es un tema de singular importancia, más aún, que todos sabemos que el Perú en los últimos años viene desplegando inversiones públicas y privadas para mejorar sus puertos en el litoral peruano y lógicamente el tema del puerto de Chancay, de Corio y otros pueden generar un escenario de un país con un gran desarrollo portuario, no solamente de miras al comercio interno, sino además internacional.

Por eso es que hemos dado prioridad al tema y el día de hoy vamos a recibir algunas opiniones de los distinguidos invitados que nos honran con su presencia aquí en la comisión.

Hemos invitado al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a Comercio Exterior y Turismo. Y al respecto del primer ministerio debo de señalar que la señora ministra de Transportes, mediante el Oficio 316, ha solicitado reprogramar su invitación a raíz de que se encuentra participando en la ciudad de Tacna conjuntamente con la señora presidenta de la República.

Esta petición ha sido, lógicamente, aceptada y ella va a estar presente el próximo lunes en esta comisión donde podemos ver también los otros temas que ustedes con total legitimidad vienen reclamando que la ministra venga y nos informe conjuntamente que sus funcionarios de PVD o PVN, ¿no?, para ver las carreteras y otros temas como el aeropuerto El Valor y los vuelos cívicos a la amazonia.

Además, hemos cursado invitación a la Dirección de Capitanías y Guardacostas, Dicapi, de la Marina de Guerra del Perú, y a la Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau", con el fin de que brinden su opinión especializada respecto a la mencionada propuesta, que se será complementada con los aportes que harán también los representantes de la Sociedad de Comercio Exterior, Comex Perú; y la Asociación de Exportadores, Adex, a quien también hemos invitado a esta reunión.

En ese sentido, la presidencia y todos los colegas aquí presentes saludamos la presencia en la sala de sesiones a la señora Teresa Stella Mera Gómez, viceministra de Comercio Exterior, y los funcionarios que la acompañan. También nos acompaña en esta tarde el capitán de navío Roberto Texeira Montoya, director de Control de Actividad Acuáticas de la Dicapi; el capitán de navío Gustavo Livia Rosas, director de Administración Marítima de la Dicapi; al capitán de navío Rolando Alvarado Bringas, director de la Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau"; al señor Rafael Zacnich Nonalaya, gerente de Activos Económicos de la Sociedad de Comercio Exterior, Comex; y a la señora Orietta Gajate, vicepresidenta del Comité de Servicios de Adex, quienes han sido cordialmente invitados a nuestra sesión, con el fin de iniciar la sustentación, opinión y aportes al Proyecto de Ley 5175-2022, presentado por el Poder Ejecutivo, y que propone modificar el Decreto Legislativo 1413, para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga, y aprueba otras disposiciones.

Antes de dar el uso de la palabra a nuestros invitados, deseo pedir con el fin de mantener una orden en las intervenciones y una sesión productiva, que no se generen los insumos para el posterior debate y dictamen de tan importante proyecto. Primero, vamos a escuchar las exposiciones de los invitados y luego daremos paso a las preguntas, comentarios, sugerencias, que tengan a bien formular los señores congresistas, tanto de manera presencial como virtual. Finalmente, les volveremos a dar la palabra nuevamente a los invitados para que den respuesta a las consultas formuladas.

En tal sentido, concedemos, en primer lugar, la palabra a la señora viceministra de Comercio Exterior, Teresa Mera Gómez, para que nos brinde su exposición, su punto de vista, sobre el proyecto de ley en debate.

Señora viceministra, adelante.

**La VICEMINISTRA DE COMERCIO EXTERIOR DEL MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO, señora Teresa Stella Mera Gómez.**— Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, queremos agradecer la invitación que nos han hecho para poder participar en esta primera reunión precisamente haciendo una presentación de un proyecto que nosotros consideramos bastante importante para fortalecer nuestro sistema de facilitación del comercio en el país.

De igual manera, quiero hacer llegar, y a través suyo, a los demás miembros integrantes de la comisión los saludos del ministro Juan Carlos Mathews, quien no ha podido estar en esta reunión precisamente porque también se encuentra acompañando a la señora presidenta en la ciudad de Tacna.

Finalmente, quiero saludar la instalación de esta comisión que nosotros consideramos que tenemos varios puntos que seguramente vamos a ir desarrollando a lo largo de su desempeño, todos ellos orientados hacia la facilitación del comercio exterior tanto en puertos, carreteras, puertos de costa, puertos de selva también, ahí hay puntos que tenemos que trabajar, que nos interesan para hacer que el comercio exterior pues siga siendo fortalecido y beneficie a las poblaciones de todo el país.

Dicho eso, presidente, si me permite, me gustaría dar inicio a la presentación.

**El señor PRESIDENTE.**— Continúe, por favor.

**La VICEMINISTRA DE COMERCIO EXTERIOR DEL MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO, señora Teresa Stella Mera Gómez.**— Gracias.

Buenas tardes, señores congresistas.

El día de hoy vamos a hacer una presentación sobre los alcances y nuestro punto de vista desde Comercio Exterior con relación a este proyecto de ley que si bien es cierto es un proyecto que proviene del sector transportes, tiene incidencias y es susceptible de generar impactos positivos en el Comercio Exterior.

Sí agradecería, por favor, que nos apoyen con la presentación, tal vez podríamos ir a la primera lámina.

Me gustaría contextualizar un poquito hacer referencia muy brevemente algunos números y a la situación en la que estamos en aspectos de apertura comercial y las oportunidades que seguimos gestionando para nuestras exportaciones.

En esa línea, quisiera empezar mencionando y resaltando el hecho que a la fecha el Perú cuenta con 22 acuerdos comerciales vigentes con 58 países de las economías más importantes del mundo, estos países representan el 825 del PBI mundial y en más de 3200 millones de potenciales consumidores.

El Perú tiene, como les acabo de mencionar, acuerdos comerciales con China, Estados Unidos, la Unión Europea, quienes finalmente son a la fecha nuestros principales socios, a quienes concentran nuestro mayor volumen de exportaciones.

De igual manera, tenemos acuerdos comerciales con Chile, México, Costa Rica y Panamá.

Actualmente, si bien 22 acuerdos puede sonar a un número importante, consideramos que debemos seguir en la tarea constante de la búsqueda de nuevos espacios y oportunidades para nuestros exportadores, razón por la cual en este momento nos encontramos en pleno proceso de negociación de un acuerdo comercial con Hong Kong y en la optimización del acuerdo comercio que tenemos ya vigente con China, justamente para ir adecuando al paso el tiempo.

Ustedes saben que las tecnologías y el comercio también es dinámico, lo cual consideramos que abren oportunidades para reforzar el acuerdo comercial con dicho país.

El 92% de los bienes que el Perú exporta se envían a socios con los que contamos con acuerdos comerciales, mientras que dicho porcentaje solamente alcanzaba el 8% en el año 2016\*.

Debo destacar que China se ha convertido en el principal socio comercial del Perú en los últimos nueve años de manera consecutiva, digamos que prácticamente desde que el acuerdo comercial se puso en vigencia.

En 2022 el comercio con China alcanzó 34 000.8 millones, siendo los principales productos exportados el cobre y el hierro.

En 2022 las exportaciones agropecuarias a China superaron los 298 millones, siendo los principales productos que exportamos al mercado chino: arándanos, uva, palta y tara. Y acá me permito comentar que próximamente se estará abriendo mayores oportunidades para la exportación de productos congelados, agroexportación a dicho mercado.

En el año 2022 el comercio con los Estados Unidos de América fue equivalente a 22 000 millones, consolidando su posición como segundo socio comercial de nuestro país.

Los principales productos exportados al mercado americano pertenecen al sector agropecuario e incluyen arándanos, uvas, paltas y espárrago, pero también exportamos prendas textiles...

**El señor** .- (Intervención fuera de micrófono) [...?] porque no se nota en la pantalla.

**El señor PRESIDENTE.**- Ya, vamos a pedir una copia, pero no le interrumpa, colega, por favor, que continúe, vamos a ir sacando copia.

**El señor** .- (Intervención fuera de micrófono) [...?] disculpe [...?]

**El señor PRESIDENTE.**— Colega, disculpe usted, creo que escuchándola a la viceministra se le entiende claramente. Si para reforzar necesita, vamos a pedirle en este momento y le vamos sacando copia, por favor, en el transcurso de la sesión.

Gracias.

A ver, le van a facilitar el texto de la presentación y le vamos sacando copia, por favor, para distribuir a los colegas parlamentarios que están aquí presentes.

Sí, Roberto, adelante.

**El señor SÁNCHEZ PALOMINO (CD-JP).**— Sí, solo cuestión nomás de ordenarnos de aquí en adelante, ¿no? (4)

Su equipo de despacho de la comisión podría muy bien tener a disposición esto previo, de todas maneras, para poder luego apropiadamente también porque es evidente que no se nota absolutamente nada igual va a haber el diálogo y el *feedback* para seguir aclarando.

Solo eso en adelante, presidente.

**El señor PRESIDENTE.**— Perfecto, colega.

Bien, entonces vamos imprimiendo y vamos fotocopiando el documento, por favor, y vamos distribuyendo a los colegas parlamentarios.

Continue, viceministra, por favor.

**La VICEMINISTRA DE COMERCIO EXTERIOR, señora Teresa Stella Mera Gómez.**— Gracias, presidente.

Estaba indicando que además de los productos de la agroexportación a Estados Unidos, estamos exportando prendas textiles y otros productos.

En el caso particular de la Unión Europea, quien es nuestro tercer socio comercial se ha tenido un intercambio comercial de 11 060 millones en el año 2022, entre los principales productos que exportamos al mercado europeo se encuentran las paletas, los arándanos, café sin tostar, cobre y zinc.

Debo comentar que, en el caso de Estados Unidos, es el principal destino de nuestros productos no tradicionales.

La siguiente, por favor.

La apertura de mercados a negociación de acuerdos comerciales es uno de los pasos que damos para facilitar la exportación de nuestros productos, pero no solamente se trata de negociación de acuerdos o de su implementación, además del fortalecimiento y capacidades de nuestras empresas exportadoras o con potencial exportador, sino que también hay un elemento importantísimo para que nuestros productos lleguen de manera competitiva a estos mercados, son todos los aspectos vinculados a la facilitación del comercio.

Es en este contexto, precisamente, como ya había mencionado anteriormente que, nosotros saludamos la propuesta y apoyamos la propuesta presentada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones con relación al proyecto de ley del cabotaje.

En realidad, el cabotaje marino permitirá, consideramos, un mayor uso de los puertos regionales descentralizando así las operaciones de comercio exterior.

Claramente, en la actualidad la mayoría de nuestras exportaciones salen por el puerto del Callao, eso implica que tengan que venir a regiones, porque nuestras exportaciones son descentralizadas.

Nuestros productos de exportación, la mayoría de ello se producen en las regiones y desde allá tienen que venir hasta Lima para ser embarcados por el Callao.

Con este instrumento, como es el caso del cabotaje, nos permitiría, sin lugar a dudas, que el acceso sea a través de los puertos regionales; más adelante vamos a ver un gráfico, cómo estamos visualizando esto.

Vamos a, como decía esta descentralización del embarque de nuestros productos va a permitir mejorar la competitividad de las operaciones de comercio exterior, reduciendo los costos logísticos y, por lo tanto, los costos globales de nuestras exportaciones.

Asimismo, el uso de los espacios aeronaves, podría permitir una reducción considerable en los gastos de transporte que realizan las empresas para llevar sus productos a los mercados internacionales.

Además de ello, el cabotaje es una herramienta de transporte competitiva, segura y amigable con el medio ambiente; toda vez que, ello reduciría el costo de las primas de seguro y brindará un servicio constantes antes posibles conflictos sociales o desastres naturales que podrían ocurrir en el futuro y lamentablemente, podrían tener impacto en la frecuencia de la salida de nuestros productos a los mercados internacionales, afectando, finalmente, a los productores de las regiones.

Según estimaciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones la propuesta normativa podría lograr un ahorro de alrededor de 694 000 dólares anuales a las empresas que usarían el cabotaje de forma alternativa al transporte terrestre.

Cabe precisar que un contenedor de 20 toneladas, movilizadas por cabotaje, aproximadamente, equivale a un camión menos en la carretera y que el transporte carretero tiene una emisión de gases del doble frente al transporte por cabotaje por kilómetro recorrido.

La siguiente, por favor.

Es así que, como es de su conocimiento, se tomó la iniciativa de modificar el Decreto Legislativo 1413 que ya a la fecha incluye disposiciones que regulan el cabotaje para hacer algunos ajustes que consideramos esenciales.

El primero de ellos es permitir que la persona... actualmente qué es lo que dice el Decreto Legislativo 1413, se requiere que la persona natural de nacionalidad peruana o persona jurídica constituida en el Perú o con domicilio principal sea real y efectiva en el país, sea que se dedique al servicio de transporte en tráfico nacional o cabotaje y/o tráfico internacional, y sea propietario o arrendatario bajo las modalidades de arrendamiento financiero, arrendamiento a casco desnudo, con opción de compra obligatoria de, por lo menos, una nave mercante de bandera peruana y haya obtenido correspondiente permiso de operaciones de la Dirección General de Transporte Acuático.

Esta es una de las condiciones que se tendría que cumplir para que una naviera pudiera prestar los servicios de cabotaje, el otro requerimiento es que la propiedad de la persona jurídica debe ser nacional y que, por lo menos, el 51% del capital social de la empresa, suscrito y pagado debe ser de propiedad de ciudadanos peruanos; el presidente del directorio, la mayoría de directores y el gerente general también deben ser de nacionalidad peruana y residir en el Perú.

Estos requerimientos tuvieron una norma de excepción que estuvo vigente hasta agosto del año pasado, la misma no fue extendida, por lo tanto, frente a ello, hemos considerado que era necesario establecer este mecanismo de manera permanente, no solamente por los temas mencionados, temas vinculados a comercio, sino- como ya fuera mencionado previamente- el cabotaje, finalmente puede ser una herramienta que facilite, no solamente los productos de nuestra exportación, sino también personas, ayuda humanitaria en el supuesto que se den condiciones no deseadas o imprevisibles para el recorte del tránsito por las carreteras; si bien es cierto, existe un decreto de urgencia que regula el caso de los desastres naturales, no lo tenemos para otro tipo de condiciones que interrumpen el tránsito.

En este sentido, lo que ha hecho el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, si lo hemos trabajado de manera coordinada, al igual que con el sector privado, es emitir un proyecto normativo, con el objetivo de dar una dinámica positiva y fortalecer la cadena logística, qué es lo que se está proponiendo.

Lo que se propone es eliminar la exigencia de obtener el permiso de operación para el tráfico de cabotaje marítimo de la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, así como la Constitución en el país de las personas naturales y jurídicas.

El único requisito que se estaría pasando a exigir es la condición de seguridad de transporte expedido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el otorgamiento del permiso de navegación que a su vez es emitido por la Dicape.

La siguiente, por favor.

En adición a esta norma de requisitos también se ha propuesto la incorporación de una serie de programas complementarios, que permitan el desarrollo de cabotaje, como un mecanismo de promoción y que se implementan con condiciones para el desarrollo de programas de innovación supervisados de carácter temporal.

En ese sentido, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones promovería en el ámbito de sus funciones programas de innovación supervisados de carácter temporal, en materia de políticas públicas y regulación con la finalidad de incentivar la consolidación de carga.

El desarrollo de infraestructura logística y tecnológica, porque precisamente, son nuestros pequeños productores, quienes a veces encuentran alguna complicaciones para poder embarcar sus productos al no poder enfrentar ellos solos el costo de un contenedor cuando su producción no llega a completar el contenido total del mismo.

El cabotaje permitiría también que varios de estas pequeñas Pymes-productores se puedan juntar y consolidar carga para poder realizar sus embarques en mejores condiciones.

La siguiente, por favor.

El cabotaje, definitivamente, consideramos que constituye un mecanismo para mejorar la conectividad entre los puertos; de la evaluación preliminar que hemos hechos, sin perjuicio de los aportes y de los argumentos que pueda presentar el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en una sesión futura, desde Mincetur consideramos que los principales beneficiarios de esta medida o quienes podrían acoger, digamos, estos barcos que prestaría estos servicios son los puertos de Paltas, Salaverry, Hilo y Matarani.

De tal manera que, el cabotaje aprovechará los espacios de bodegas disponibles de las líneas navieras que crucen el litoral.

¿Me podría cambiar la lámina, por favor, para que se pueda mostrar el mapa?

Según la frecuencia de las naves se tendrá un itinerario definido y tratándose del terminal portuario de Callao y más adelante Chancay se optimizaría el tráfico de mercancías, definitivamente, luego de la emisión de la norma, vamos a ver más adelante. Hay que emitir una serie de reglamentaciones, una serie de documentos que permitan precisamente acompañar todos estos pasos; de tal manera que, la llegada del buque sea prevista con la debida anticipación para que los productores también se puedan organizar y se puedan hacer coincidir con las campañas de los exportadores, las campañas de cosecha.

El nivel de carga que ingresaría al Callao y posteriormente, a Chancay, rumbo al sur o norte, ayudará definitivamente a descongestionar el tránsito vehicular hacia el país.

La siguiente, por favor.

En la siguiente lámina, lo que queremos mostrar es que además del descongestionamiento de los puertos también va a apoyar a los corredores logísticos, toda vez que aun viniendo por corredores logísticos igual todos tienen que bajar o subir por la panamericana para llegar finalmente al Callao; sin embargo, si es que se establece todo este cronograma, todo el mecanismo ya luego de una posterior reglamentación se podría prever con la debida antelación la llegada de los buques a los puertos que he mencionado, de tal manera que estos a través de los corredores logísticos que actualmente ya tenemos en funcionamiento puedan llegar a los puertos y no tengan que bajar necesariamente hasta el Callao.

¿Esto que ventajas adicionales tiene? Nos permitiría mantener la seguridad en la cadena logística que es un tema al cual hay que estar sumamente atentos para evitar justamente la manipulación de la carga y su posterior y totalmente indeseada contaminación y cómo no reducir los costos logísticos.

De igual manera, el cabotaje se podrá abastecer de las rutas interoceánicas para productos con destino al mercado interno, al mercado de Brasil y otros mercados fronterizos.

Acá sí me permito también adelantar algunas inquietudes que han sido ya expresado por empresarios brasileños de poder utilizar los corredores logísticos que ya tenemos habilitados para que su carga sea transportada a través del Callao y ya no a través del Atlántico. Acá definitivamente se pueden abrir una serie de oportunidades muy importantes para dinamizar nuestros puertos en el país.

La siguiente, por favor.

Vemos acá un mapa más abierto, en el cual podemos ver cuáles son las posibilidades de destino de los productos que salgan de nuestros puertos; de tal manera que, esta herramienta fortalecería nuestra posición para convertirnos en el *hub* logístico de Sudamérica.

Perú en este momento se está acercando a una situación bastante expectante para los exportadores y también no solamente para los exportadores peruanos, sino también para los exportadores de Latinoamérica, así como, en particular los de Asia, porque se tiene la expectativa de que al instalación, la apertura del puerto de Chancay va a determinar que el transporte de nuestros productos, en particular aquellos de la agroexportación van a llegar en, por lo menos, 10 o 12 días menos, hacia los mercados asiáticos y ya no tendrían que pasar por los puertos de Long Beach, ni Manzanillo- en México- lo cual definitivamente aliviaría muchísimo, no solamente los costos, sino también el tiempo de exposición de nuestros productos en los anaqueles en los puertos de destino.

Este puerto en el caso particular de Chancay se estima que, en la primera fase, pase a manejar de un millón a millón y medio de TEU y 100 millones de toneladas métricas de carga.

Por lo tanto, se configuraría en el elemento que fortalezca, precisamente esta posición de que Perú sea, la costa peruana sea el *hub* logístico para todo Latinoamérica.

De hecho, además de Chancay hemos podido verificar en una visita que realizamos la semana pasada al Callao, hemos visto que APM *Terminals* viene realizando mejoras a sus instalaciones, (5) a sus capacidades, se incorporarán grúas y demás herramientas que también van a posicionar la situación actual que tienen ellos, mejorando de esta manera los servicios que prestan a los exportadores.

Finalmente, para finalizar la presentación, por favor, quisiéramos comentar cuáles consideramos que serían los siguientes pasos para promover el cabotaje una vez que esta ley sea debatida y aprobada en la comisión, y en el Pleno del Congreso.

La siguiente lámina, por favor.

En primer lugar, tenemos en cuanto a los aspectos normativos, a la fecha hay algunos procedimientos que son de aplicación y que estamos trabajando para que sean incorporados a la Ventanilla Única de Comercio Exterior del Mincetur para que se manejen todos a través de la digitalización de este sistema.

Luego correspondería elaborar la reglamentación del articulado nuevo, que se estaría aprobando. Por supuesto, esta reglamentación tendría que pasar al análisis de impacto probatorio, que toda normativa debe cumplir

Posteriormente, luego de haber sido atendidos todos estos aspectos normativos, pasaríamos ya a trabajar en su implementación efectiva, buscando que la misma sea eficiente.

En tal sentido, lo que se está esbozando es, por ejemplo, que una de las primeras cosas que deberíamos hacer es identificar la masa crítica con la finalidad de consolidar la carga, cosa que ya había mencionado hace un momento.

Luego, también tendríamos que llevar adelante reuniones con las Cámaras de Comercio y con los operadores de las regiones, principalmente al norte del país, y cómo no también al sur, con los gremios de los dueños de la carga y con los operadores de Lima.

En cuanto a infraestructura, también vamos a tener que ver qué cosa habría que complementar en los puertos que he mencionado anteriormente. Ya hay algunos aspectos que se han ido trabajando de manera coordinada con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y que ya vienen avanzándose.

Por supuesto, estamos llanos, y luego de escuchar todas estas opiniones y de encontrar estos consensos, ya se pasaría a habilitar el piloto, precisamente, para medir los tiempos y costos de cabotaje, de acuerdo a los nuevos procedimientos digitalizados que se estarían implementando.

Finalmente, habría que atender un tercer aspecto, que es el de promoción. Hay que sociabilizar esta disposición, cuáles son sus alcances, cuáles serían sus beneficios, qué es lo que habría que hacer para que los exportadores se aprovechen de los beneficios del mismo, de tal manera que se organizarían conversatorios, seminarios, tanto de manera presencial, como virtual, dirigidos a empresas y a los operadores de comercio exterior.

Y en esta línea, señor presidente, por supuesto, nosotros quisiéramos a futuro contar con la participación de ustedes en esta cadena de trabajo que se vaya a hacer luego en el proceso de implementación de la norma, para que ustedes puedan verificar y ver *in situ* cuáles son los alcances y cómo se viene implementando la normativa.

Antes de terminar, quisiera poner a disposición de ustedes, por encargo también del ministro Mathews, toda nuestra disposición para poder participar en las reuniones que ustedes tengan a bien convocar, cuando así lo consideren, cuando determinen que nuestra participación pueda sumar y pueda apoyar a las iniciativas legislativas que se discutan en el seno de esta comisión.

Sin más, señor presidente, quedo a disposición para las preguntas o los pasos que usted disponga indicar que sean los que correspondan.

**El señor PRESIDENTE.**— Viceministra, muchísimas gracias por su exposición.

Vamos a continuar con las mismas y vamos a conceder el uso de la palabra al señor capitán de navío Roberto Teixeira Montoya, director de Actividades Acuáticas de la Dicapi, para su exposición respecto al proyecto de ley.

Adelante, por favor.

**El DIRECTOR DE CONTROL DE ACTIVIDADES ACUÁTICAS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CAPITANÍAS Y GUARDACOSTAS (DICAPI), capitán de navío Roberto Teixeira Montoya.**— Ante todo, buenas tardes, señor presidente.

Saludando a los miembros de la comisión.

El saludo del director general de Capitanías y Guardacostas, vicealmirante Rodolfo Sablich.

Si me permite, señor presidente, para continuar con la presentación o la exposición.

**El señor PRESIDENTE.**— Adelante.

**El DIRECTOR DE CONTROL DE ACTIVIDADES ACUÁTICAS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CAPITANÍAS Y GUARDACOSTAS (DICAPI), capitán de navío Roberto Teixeira Montoya.**— Con relación al proyecto de ley que modifica el Decreto Legislativo 1413 respecto a la promoción y facilitación del transporte marítimo del tráfico de cabotaje de pasajeros sin carga, como parte de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, Autoridad Marítima Nacional, quisiéramos hacer unos comentarios generales, señor presidente.

El primero, sería mencionar que dentro de la Política Nacional Marítima está establecido como un objetivo prioritario el desarrollo del cabotaje marítimo, considerando que es una actividad que promueve el desarrollo de su relación del Perú con el mar.

Los objetivos prioritarios que establece la Política Nacional Marítima son objetivos que tienen un largo aliento y que involucra a diferentes entidades del Estado que requieren su contribución, tanto de manera legal, operativa, administrativa, para que se lleven a cabo.

En adición, sería conveniente precisar que dentro de las funciones de la Autoridad Marítima Nacional está, básicamente, cumplir con los roles que el Estado le ha asignado. Básicamente, tenemos tres roles principales, entre ellos podemos mencionar que tenemos el rol de Estado de abanderamiento, eso quiere decir que damos bandera a los buques y es como asignarle un registro o una placa a los buques que quieren registrarse en el Perú.

Tenemos también una obligación como Estado rector de puerto, que hace la necesidad de poder inspeccionar los buques extranjeros que ingresan al Perú para poder garantizar que las condiciones a las que arriben sean de manera igualitaria a las exigencias que nosotros hacemos a los buques de bandera nacional.

Y, por último, tenemos una obligación como Estado ribereño, que, básicamente, es garantizar que todas las operaciones que se realicen en el ámbito del dominio marítimo del Perú se realicen con seguridad, que protejan el medio ambiente y que sean actividades lícitas, por mencionar las principales.

En ese sentido, señor presidente, esta ley que modifica el Decreto Legislativo 1413 nos trae como relevancia la observación por parte de la Autoridad Marítima de las naves, número uno, quiere decir las embarcaciones o buques que arribarían, que harían el servicio de cabotaje, y las personas.

Con relación a las naves, señor presidente, tenemos que hacer mención que todos los buques mercantes cumplen una normatividad internacional y que está alineada a convenios internacionales, del cual el Perú es parte.

Entre esos convenios internacionales, tenemos el Convenio para la Prevención de la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, que tiene como interés garantizar la seguridad de las personas que trabajan a bordo de los buques, que estas personas a bordo tengan la especialización y el conocimiento adecuado para desempeñarse en sus labores.

Tenemos el Convenio de la Prevención de la Contaminación del Mar, que involucra todos los aspectos relacionados a la contaminación que puede generar un buque, como son los combustibles que usa para moverse, o los combustibles que lleva en transporte, o la basura que genera el barco, o las aguas sucias que genera el barco, o los humos que en la actualidad generan los barcos.

En ese sentido, todos los convenios internacionales que menciono, y otros más, han sido implementados en la norma nacional, señor presidente, y nosotros, como Autoridad Marítima e inmersos en una comunidad internacional relacionada al transporte marítimo, cumplimos y hacemos cumplir este tipo de normatividad.

En adición, las personas que laboran a bordo de los buques requieren cumplir con un convenio de formación, titulación y guardia de la gente de mar, que involucra que tengan las competencias necesarias para desarrollarse a bordo de las embarcaciones. Esto seguramente puede ser ampliado más adelante por algún representante de la Escuela Nacional de Marina Mercante, aquí presente.

Pero, básicamente, nuestra preocupación de naves y personas en esta modificación del decreto legislativo, estarían contempladas en que las funciones de control que la Autoridad Marítima requiere, caben perfectamente en su aplicación.

Nosotros, después del permiso de operación que se otorga por parte del Ministerio de Transportes, otorgamos un permiso de navegación, y este permiso de navegación involucra una serie de verificación de que las embarcaciones que pudiesen optar por utilizar el cabotaje como medio de operación, cumplan con todas las exigencias que se están requiriendo.

Más aún que se exige que estos buques tengan una certificación adicional que la dan las Sociedades de Clasificación, digámosle TOP, a nivel mundial, que están inmersas en una Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación que involucra básicamente sociedades de clasificación bastante reconocidas a nivel mundial.

Nosotros, como Dirección General de Capitanías y Guardacostas, hemos seguido todos los procesos que se han generado para la incorporación de incentivos al cabotaje.

Consideramos que su aplicación es favorable para los intereses nacionales, alineados con la Política Nacional Marítima.

Asimismo, hemos participado en múltiples reuniones de trabajo y entendemos la mecánica de este tipo de operación que involucra tener frecuencias un poco más estables, rutas que sean beneficiosas, así como también que las interfases buque-puerto tengan las condiciones apropiadas para que puedan desarrollarse de una manera ágil y eficiente, propio en la actualidad de los procesos que operan en el transporte marítimo a nivel mundial.

Nosotros, como Dirección General de Capitanías y Guardacostas, efectuamos este tipo de labores, que le he comentado, de control, tanto de naves y de personas en la actualidad, y es indiferente si es para embarcaciones que vienen haciendo viajes de travesía o unidades que hacen cabotaje.

Considero que en la actualidad tenemos la capacidad para efectuar este tipo de control, señor presidente, y manifestamos también la disposición para lo que su comisión requiera para ampliar la información relacionada a las competencias de la Autoridad Marítima, Dirección General de Capitanías y Guardacostas, para la implementación de esta modificación, si es que lo considera viable.

Muchas gracias.

**El señor PRESIDENTE.**— Gracias.

Muy amable al representante de la Dirección de Capitanías y Puertos.

¿Algún otro miembro de la institución que va a hacer uso de la palabra?

Sino pedimos su participación del capitán de navío Rolando Alvarado de la Escuela Nacional de Marina Mercante. Está presente, ¿no?

Perfecto. Adelante, señor, por favor.

Disculpe, disculpe, un minutito, antes de continuar.

La señora viceministra se va a tener que retirar, tiene una sesión en el ministerio.

Así que cualquier pregunta que podamos hacerle o consulta, colegas, podríamos hacerlo en este momento antes que proceda a retirarse. Alguna consulta quizás que deseen hacerle, alguna inquietud, algún comentario.

Roberto, adelante.

**EL DIRECTOR DE LA ESCUELA NACIONAL DE MARINA MERCANTE "ALMIRANTE MIGUEL GRAU", capitán de navío Rolando Manuel Alvarado Bringas.**— Gracias, presidente.

Por su intermedio, ¿no?

Todos los documentos diversos que se han compartido de las exposiciones, quería solicitar un poco más de información al respecto, por ejemplo, del mercado peruano de cabotaje, es decir, nosotros también buscamos la competitividad del sector, evidentemente pensamos también en los empresarios del sector.

No se ha descrito esto, porque de todas maneras una reforma al decreto legislativo tiene un costo-beneficio, **(6)** una dinamización en el mercado o, en todo caso, ¿cómo es el comportamiento que están evaluando en los diferentes escenarios?

Una segunda inquietud está relacionada, por ejemplo, a la modificación que quieren hacer del decreto legislativo, ¿cómo opera eso? Es importante la información.

Por ejemplo, ¿cómo es en Chile? En Chile es capital nacional, y ahí está abierto como mercado libre, pero tiene la restricción, evidentemente, de defensa de sus intereses.

¿Cómo es en Colombia? Mantiene la autorización en su análogo de MTC, para capital nacional y capital internacional, con estándares, con exigencias. Como es en el caso de Chile, cifra un estándar de capacidad de cabotaje para sus nacionales, y cuando sus nacionales no pueden atender una demanda mayor, evidentemente, habla de una licitación internacional.

¿Cómo es en México? Mexicano, capital mexicano. Que no quiere decir que se cierra.

En todo caso a lo que voy es que hace falta una sustentación, con mucho respeto, a través del presidente a la viceministra, para saber ese comportamiento, porque la intervención en el mercado no es una intervención en el aire, es una intervención en empresas, en instituciones concretas, y hace falta atender, evidentemente, nuestro mercado, pero también con el otro conjunto de competencias, mirando, por ejemplo, desde la regulación, desde lo público.

Yo no dudo que esta propuesta es audaz, y es evidente que va a tener un impacto, que es importante mensurar para poder afianzar masa crítica nacional en economías abiertas, evitando otros males que ya tiene nuestra economía (monopolio, oligopolio), mínimo de regulación o acéfalas nuestras entidades regulatorias, o lo contrario, ese exceso de regulación, donde todos casi hacen lo mismo y hay una superposición que, a la larga, afecta la competitividad en el sector.

Y solo para concluir, porque entiendo que ahora empieza el debate hacia adelante, por ejemplo, con esas interrogantes y todo, yo sí puedo desde ahora manifestar, por ejemplo, que estoy de acuerdo con la propuesta que se está trabajando, pero hace falta incidir, educar, informar, categorizar, tener grandes contingencias, los riesgos diversos para ver cómo se puede avanzar.

No sé, entiendo es difícil, pero quizás también es importante la opinión del MTC, de APN, porque ¿es indispensable eliminar el permiso de operación por la Dirección General de Transporte Acuático del MTC? ¿Es indispensable? Entonces, creo que plantearía eso.

Finalmente, plantearía la posibilidad, presidente, desde nuestra comisión que usted dirige con todos los sectores involucrados se puede hacer un foro, una audiencia que permita a todos los actores también referir qué necesitan del Estado, como promoción, articulación, incentivos, mejoramiento en el aspecto legislativo, tributario, etcétera, para ser más responsable, con una medida tan importante que estoy convencido, presidente y colegas congresistas, que es muy importante tener un plus, porque en competencias, en América Latina, realmente, sería una condición muy importante y un paso bien audaz, pero necesario.

Gracias.

**El señor PRESIDENTE.**— Gracias, colega Sánchez.

¿Algún colega que desee intervenir? Colega Héctor Acuña.

**El señor ACUÑA PERALTA, Segundo Héctor (UDP).**— Señor presidente, creo con unas coincidencias con el colega Sánchez, resumiendo su preocupación y viendo la información recibida, creo que podría ayudarnos muchos que realmente nos podría presentar un FODA, donde podamos identificar, como todos hemos aprendido, las oportunidades, las debilidades, que creo que es más conocido por ustedes que por nosotros, pero estamos para aprender, pero realmente nos ayudaría mucho ver a nuestros competidores, todo lo que en forma resumida nos ayudaría mucho en la toma de decisiones.

Ese sería mi requerimiento.

Muchas gracias.

**El señor PRESIDENTE.**— Gracias, colega.

Colega Infantes.

**La señora INFANTES CASTAÑEDA (FP).**— Bueno, yo quería hacer un aporte, señor presidente, con su venia, que de acuerdo a esta legislación que han presentado, se debe tener en consideración que mayoritariamente el cabotaje en Latinoamérica y en el mundo se encuentran reservados a navieros nacionales, debido a que los buques de bandera nacional, como el caso de los buques peruanos, constituyen una reserva nacional.

En caso de conflictos y desastres naturales, podemos utilizar, lo que ha sucedido ya en caso de desastres naturales, como que ya lo hemos presentado en consecuencia con el fenómeno de El Niño, ¿no? En cambio, cuando se trata de navíos extranjeros no lo podemos utilizar. Entonces, por eso nosotros tenemos nuestra reserva nacional y pienso que se debe considerar con ella.

Gracias.

**El señor PRESIDENTE.**— Gracias, colega.

**El señor** .— Sí, buenas tardes a todos.

Solamente, para ser muy breve, luego de la participación de los diversos compañeros que han participado, yo creo que de todas

maneras, de ahora en futuro debemos tener los cuidados en el tema de monopolio y oligopolio, porque eso es muy peligroso. Entonces, de repente, agregar ahí mismo, en la norma, evitar esto. Debemos tener los cuidados.

Yo creo que la propuesta, los sustentos están muy bien. Por ejemplo, aquí puedo leer "emite mejorar la competitividad de la carga peruana comparando con carga chilena".

Como puneño, nosotros, los tractores, cualquier cosa que traemos, todo es Chile. Entonces, ¿cómo negarnos, no? Pero esa alerta con relación a monopolio-oligopolio, porque si vamos a abrir a otras embarcaciones extranjeras, entonces, yo creo que se tiene que evitar el monopolio.

Muchas gracias.

**El señor PRESIDENTE.**— Señora viceministra.

**La VICEMINISTRA DE COMUNICACIONES, señora Patricia Cristina Carreño Ferré.**— Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, a través de su intermedio, quiero agradecer a los congresistas el alcance de las preguntas y comentarios que han formulado. Creo que lo que vamos a conseguir con la atención de estos es enriquecer precisamente el debate que recién ahora está empezando.

En esa línea, tomamos nota de lo señalado por el congresista Sánchez. Vamos a recopilar, vamos a tratar de tener la información antes del próximo lunes para que sea un elemento más cuando el Ministerio de Transportes y Comunicaciones esté presente en la comisión y poder alcanzarles una ayuda memoria adicional, básicamente que contenga legislación comparada y, luego, cuál es el estadio. Porque se menciona el caso de Chile, que efectivamente ellos tienen un esquema como el que ha mencionado el congresista Sánchez en este momento; sin embargo, vienen ya trabajando en una modificación de este esquema justamente para habilitar que embarcaciones extranjeras puedan prestar este tipo de servicio, además de los otros países que ya han sido mencionado.

Por ejemplo, Unión Europea también es un esquema abierto, Colombia y los países que han sido mencionados por el congresista y otros, de la región, para que ustedes puedan tener una visión comparada más completa.

Lo mismo la información con relación al desempeño interno, tengo acá algunas cifras de lo que pasó durante la pandemia, por ejemplo, con el tema de cabotaje, que debemos decir que en el 2020, por ejemplo, se movilizaron 9758 contenedores a través de este mecanismo, hasta donde estuvo vigente eso, los resultados fueron positivos, fue un apoyo a lo que ya se venía prestando a barcos que venían directamente. Eso, por un lado.

Luego saludamos la propuesta de que se lleve adelante un foro. Creo que cualquier iniciativa destinada precisamente a difundir los alcances de la propuesta, así como recoger los comentarios o

sugerencias de los actores involucrados, ya fuera de manera directa o indirecta, va a ser siempre saludable para tener un proyecto normativo que cuente con estos aportes.

Lo del FODA lo vamos a traer también, congresista, lo podemos elaborar.

Luego, congresista Infantes, creo que mi comentario anterior estaría tomando lo que usted acaba de mencionar también, lo vamos a poner dentro de este marco para dar mayores alcances.

En cuanto al tema de monopolios, en realidad, acá lo que se trata es que sea abierto, que precisamente no haya monopolio, sino que más bien se den las condiciones para que sean varias las ofertas que tenga a bien formular, atender más bien al exportador, que fuera embarcación nacional, que fuera embarcación extranjera, quien presente la mejor oferta, quien tenga la mayor frecuencia, las mayores y mejores condiciones para que el exportador pueda acceder a los servicios, me imagino que será quien tenga la contratación por parte de los exportadores, porque este es un tema que directamente ya se da a nivel de sector privado.

En este sentido, nosotros nos comprometemos con Mincetur a alcanzar esta información antes del día lunes, de todas maneras, para que ustedes la puedan evaluar y la tengan a mano cuando el Ministerio de Transportes y Comunicaciones realice su presentación la próxima semana.

**El señor PRESIDENTE.**— Gracias, viceministra.

Suspendemos un par de minutos la sesión. Vamos a despedir a la viceministra, agradeciéndole su participación, y vamos a continuar con los demás invitados, queridos colegas.

**—Se suspende la sesión por unos minutos.**

**—Se reanuda la sesión.**

**El señor PRESIDENTE.**— Bien, colegas, continuamos con la sesión.

Ahora vamos a escuchar al capitán de navío Rolando Alvarado Bringas, director de la Escuela Nacional de la Marina Mercante "Almirante Miguel Grau", para que inicie su exposición.

Adelante, por favor.

**EL DIRECTOR DE LA ESCUELA NACIONAL DE LA MARINA MERCANTE "ALMIRANTE MIGUEL GRAU", señor Rolando Alvarado Bringas.**— Muchas gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señor congresista Eduardo Salhuana Cavides, presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, señores congresistas miembros integrantes de la comisión, señoras y señores, el que habla es el capitán de navío Rolando Alvarado Bringas, director de la Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau".

Quiero hacer uso de la palabra en esta oportunidad para tratar algunos aspectos en cuanto a la propuesta legislativa contenida en

el Proyecto de Ley 5175, para lo cual precisamos que es pertinente revisar dicho proyecto de ley, con la finalidad de tener en cuenta, por ejemplo, el principio de reciprocidad en el tema de cabotaje, ya que el ingresar naves de bandera extranjera, **(7)** debería permitirnos a nosotros que las naves de bandera nacional hagan lo mismo en el extranjero.

No tengo conocimiento a la fecha de que ningún país permita que estas actividades sean realizadas por buques de bandera extranjera o lo ya mencionado anteriormente por ustedes, dada la reserva nacional.

Otro aspecto que es importante tener en consideración es la protección del empleo en los tripulantes nacionales, ya que en el caso de operar en el mercado nacional de empresas extranjeras se debería considerar propiciar el acceso al empleo a tripulaciones de nacionalidad peruana.

De ingresar barcos de bandera extranjera a realizar actividades de cabotaje en el país, podría generar la reducción en la demanda de oficiales de la Marina Mercante Nacional y sus tripulaciones. Esto traería como consecuencia la reducción de empleo subsecuentemente, una menor cantidad de oficiales de Marina Mercante egresados anualmente debido a la disminución de la demanda de esta carrera profesional y, por ende, la reducción en la oferta educativa de alta calidad que ofrecemos en lo que respecta a formación y capacitación de profesionales y técnicos para el entorno acuático, siendo que en la actualidad la Escuela Nacional de Marina Mercante Almirante Miguel Grau, el mejor Centro de Educación Superior de Personal Acuático en el país y desde el Estado.

En ese sentido, esta Escuela como Centro de Formación de Oficiales de Marina Mercante, considera necesario el incentivar la aplicación de Políticas de Estado que promuevan la inserción laboral de oficiales de Marina Mercante Nacional.

Adicionalmente, debemos de resaltar la necesidad de tomar en cuenta dentro de la evaluación de la propuesta legislativa, la protección de la Soberanía Nacional y que esta no se vea afectada y/o amenazada.

El cabotaje forma parte de las líneas de comunicación marítima que deben estar controladas y protegidas por el Estado.

Concordantemente con la Política Nacional Marítima de 2019 a 2030 aprobada por Decreto Supremo 012, señala que los intereses marítimos están vinculados, entre otros, a la presencia del Estado en resguardo de la Soberanía Nacional, en el control, la protección y la seguridad de los intereses marítimos mediante el poder naval y el ejercicio de la autoridad marítima. En su dominio marítimo, el Estado Peruano ejerce soberanía y jurisdicción.

Por otro lado, escuchando la exposición de la señora viceministra, se habla del comercio exterior y de la importancia de que los productores puedan ofrecer sus productos al extranjero, los exportadores, los emprendedores.

Estas actividades, en mi opinión, no tienen nada que ver con el cabotaje que es transporte interno, solamente es dar mejores condiciones, crear mejor infraestructura y otras actividades que incentiven que ellos puedan sacar por los puertos más cercanos a su localidad, sus productos.

Muchas gracias.

**El señor PRESIDENTE.**— Muchísimas gracias, capitán de Navío. Muy gentil por su exposición.

Vamos a escuchar ahora al representante de COMEXPERÚ, el señor Antonio Castillo.

**EL GERENTE DE ESTUDIOS ECONÓMICOS EN SOCIEDAD DE COMERCIO EXTERIOR DEL PERÚ, COMEXPERÚ, señor Rafael Zacnich Nonalaya.**— Rafael Zacnich.

**El señor PRESIDENTE.**— Rafael Zacnich Nonalaya. Perfecto.

Adelante.

**EL GERENTE DE ESTUDIOS ECONÓMICOS EN SOCIEDAD DE COMERCIO EXTERIOR DEL PERÚ, COMEXPERÚ, señor Rafael Zacnich Nonalaya.**— Gracias, señor Presidente.

Por su intermedio, saludar a los congresistas de esta comisión y a los participantes de este debate.

Quizás desde el año o los años 2010, 2011, en que se profundiza la modernización de puertos en nuestro país con la APM Terminals y luego las siguientes concesiones, desde COMEXPERÚ, nosotros difundimos una serie de artículos de opinión, cartas, a distintas comisiones del Congreso, incluso también al Ejecutivo, al respecto de sugerir esta liberación del cabotaje marítimo, a propósito de que los operadores de talla mundial como APM Terminals y otros tantos más, nos mencionaban que podía ser una alternativa al desarrollo del comercio exterior, a propósito de las salidas que podrían tener desde los puertos de nuestro litoral. Estamos hablando efectivamente que el cabotaje es eso básicamente, transportar mercancías, cargas, contenedores, entre los puertos de nuestro litoral.

Hasta aquel entonces, se tenían registrados cuando se tenía la Ley de Promoción de la Marina Mercante que limitaba o restringía ese uso del cabotaje solamente para buques de bandera nacional, se tenía dos barcos privados que operaban en cabotaje y que no lo hacían constantemente, lo hacían una vez al mes, una vez cada cuarenta y cinco días, porque definitivamente esa operación logística depende mucho de la carga, depende de mucho de que tengas la mercancía o los productos para atender esa demanda y esa aceleración en la distribución física de las mercancías entre los puertos, básicamente hacia el Callao y básicamente era desde Paita hacia el Callao o podríamos estar hablando que podía salir desde Ilo hasta el Callao.

Entonces, pensando en eso nosotros desde entonces ya más de diez años hemos difundido y hemos visto en los últimos años que

efectivamente se ha tratado de liberalizar el cabotaje realizando excepciones, levantando requerimientos para activar la acción de los buques de bandera extranjera para que puedan transitar, esto a colación de fenómenos naturales o desastres que se han podido dar en nuestro país o acelerar de una manera por efectos de la pandemia y el bloqueo de tránsito y demás. Y como bien ha mencionado la señora ministra, que podría resultar también una alternativa ante eventuales conflictos sociales, paralizaciones, bloqueos y demás de carreteras.

Entonces, nosotros vemos con buenos ojos, definitivamente, ampliar la permanencia de estas excepciones para tener al cabotaje como una alternativa, nadie dice que vaya a ser el medio principal por el cual se vayan a transportar nuestras mercancías en nuestro litoral peruano o a través de nuestra Nación.

Sin embargo, ahí nosotros consideramos que, si bien es cierto, hay evidencias.

—Si me permiten las siguientes láminas para que vean un poco los resultados del periodo de excepción, donde está el gráfico. Bueno, lamentablemente no se ve ahí.

A pesar del bajo rendimiento del cabotaje durante el 2020 en la pandemia, el cabotaje marítimo durante los tres años del periodo de excepción que fue de agosto de 2019 a 2022, movilizó alrededor de dos millones seiscientos cincuenta y siete mil cuatrocientas cincuenta toneladas, lo que habla de un incremento de más de 10% en comparación a los tres años anteriores.

Si bien es cierto, nosotros de COMEXPERÚ estamos a favor de esta iniciativa y a favor de este debate y de las conversaciones que se puedan gestar, tenemos algunos retos a propósito del cabotaje en sí. Uno de ellos tiene que ver con el aspecto tributario, porque no existen convenios ahora de tributación que aplican a cabotaje.

Entonces, habría que ver ahí unos apuntes que quizás se deberían conversar con el Ministerio de Economía y Finanzas también para ver efectivamente si se diera el caso en que, si se regularizara el cabotaje, ver el tema tributario para efectos de las naves de buque de bandera extranjera.

Los costos, naturalmente no se tiene claridad al respecto de cuáles serían nuestros costos de embarque y desembarque de los contenedores, porque no tenemos, no hemos tenido, más allá de estos en el periodo de excepción que se registraron alrededor de cincuenta naves, no tenemos una afluencia bastante directa.

La masa crítica, como mencionaba hace un momento, son unos servicios dedicados al transporte sin que se tenga una carga que lo pague, eso finalmente sería unas decisiones empresariales, decisiones privadas netamente que eso le competiría a la nave extranjera o a la nave nacional, si es que decide hacer el cabotaje. Pero lo que queremos facilitar es que no se debería limitar solamente al buque nacional para tener esa alternativa ante los eventuales sucesos que ya nos vienen diciendo que van a

ocasionarse, a propósito de la confirmación del Niño Global, a propósito del Fenómeno del Niño Costero. Van a suceder cosas y el cabotaje marítimo podría resultar una alternativa bastante eficiente para trasladar mercaderías.

Básicamente eso es lo que quería comentarles en esta Mesa.

**El señor PRESIDENTE.**— Muchísimas gracias al representante de COMEXPERÚ por su exposición.

Vamos a escuchar ahora la representante de la Asociación de Exportadores, ADEX, la señorita Orietta Gajate.

Adelante, por favor.

**La VICEPRESIDENTA DEL COMITÉ DE SERVICIOS AL COMERCIO EXTERIOR DE LA ASOCIACIÓN DE EXPORTADORES, ADEX, Orietta Gajate Toche.**— Buenas tardes, señor Presidente, señores congresistas.

Muchas gracias por la oportunidad. Un saludo del señor Julio Pérez, presidente de ADEX.

Como Asociación de Exportadores, apoyamos el proyecto presentado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, por considerarlo muy necesario para el sector.

¿Por qué consideramos que es fundamental una ley que permita el cabotaje marítimo?

En primer lugar, repotencia el comercio exterior peruano como el de los similares usados en países desarrollados y que están siendo evaluados, como bien mencionaba la viceministra, por países históricamente navieros como es Chile, para poder potenciar sus productos hacia el exterior.

Permite captar carga del norte de Chile, Brasil, Bolivia o evitar que carga peruana sea captada por puertos chilenos como pasa hoy en día a través de Arica, por ejemplo.

Mejora la posición logística del Perú frente a sus vecinos como punto de conexión en el Pacífico Sur.

El Perú está ubicado en uno de los cuadrantes con menor tráfico marítimo del mundo, las líneas navieras privilegian las rutas con mayores volúmenes y con carga de ida y vuelta.

Es necesario y fundamental que, la legislación sea facilitadora para que se incorporen más rutas y bienes y líneas navieras en el mercado peruano, para una mayor competitividad de nuestros productos y una mayor descentralización.

Según la UNCTAD que es la Convención de las Naciones Unidas para el comercio y desarrollo, define conectividad y define el cabotaje marítimo como el transporte entre dos puertos del mismo país. Esto involucra a diferentes operaciones y diferentes servicios, atendiendo mercados domésticos intrarregionales e internacionales.

El transporte marítimo requiere de servicios regulares, confiables y con conectividad mejorada. El transporte marítimo con eficiente conectividad reduce los costos logísticos y repercute positivamente en el incremento de volúmenes y en la reducción de costos.

Hoy en día existe un deterioro en la conectividad en nuestro país, pues, en el contexto actual los buques son cada vez más grandes y se está reduciendo la cantidad de líneas navieras de alcance global.

Por esto las actividades de trasbordo y alimentación son vitales para captar carga de puertos menores de carácter regional y transportarlos a peruanos a puertos GAP o Puertos Grandes Alimentadores y de esa manera generar economías de escala y lograr una mayor competitividad de nuestros productos.

Hoy en día el Perú está entre los Top 10 del mundo en espárragos, estamos en el número uno en 2023, el banano orgánico en el número uno, la palta en el número dos, la alcachofa en el número dos a nivel mundial, el mango en el número dos, el arándano en el número uno, la uva en el número dos.

A pesar de las deficiencias que tenemos en nuestra conectividad, porque solamente dependemos de nuestras vías carreteras, podemos lograr competitividad el día de hoy, qué tanto más podríamos lograr si es que podemos conectar a nuestros puertos secundarios para que nuestros productos lleguen con una mayor seguridad y con una mayor rapidez, inclusive hacia sus destinos finales.

Como mencionaba, el cabotaje genera descentralización incrementando la actividad en los puertos secundarios, incentiva las inversiones en cadena de suministros para la carga seca y refrigerada, reduce la presión también sobre los terminales portuarios como es el Callao que, como ya sabemos, está bastante congestionado en los productos que vienen de provincia que demoran horas para poder llegar y si llegan a las naves, muchas veces obviamente las naves tienen frecuencias y llegar en el momento adecuado y oportuno a que vaya directamente al puerto por carreteras si no tenemos, obviamente, ningún tipo de factor climatológico como lo estamos viviendo hoy en día o si no tenemos algún problema en la carretera, le genera mayores sobrecostos, inclusive el poder perder esta oportunidad de venta en el exterior.

Adicionalmente, es fundamental también el poder utilizar los puertos secundarios ya que no solamente genera la descentralización que mencionaba y una posibilidad de reactivación de las economías regionales, sino que también genera economías de escala. Estos buques de un menor tamaño que pueden ser de mil quinientos o dos mil TEU o contenedores, pueden alimentar a estos puertos GAP que mencionaba la ministra, con buques de doce mil hasta dieciocho mil TEU, hoy en día.

Entonces, puede generar economías de escala para poder lograr una mayor competitividad también y a unos menores precios. **(8)**

Con relación a la historia legislativa de cabotaje, nosotros tenemos desde la ley 28583 que restringe a una naviera nacional el movimiento de naves en el cabotaje como bien mencionaba la ministra, hemos venido durante el tiempo generando una serie de excepciones con el DL 1492, primero en el decreto de urgencia del 2016 por el fenómeno *El Niño*, liberó el transporte de mercancías a buques de naves de bandera extranjera, de ahí la excepción en el Reglamento 1413 con la que la disposición complementaria terminó en el 2022.

Entonces, hoy en día nos encontramos nuevamente limitados con ellos. Bueno, este era en realidad, finalmente sí consideramos que el proyecto de ley funciona, que busca modificar el artículo 4 del 1413 para un plazo indeterminado consideramos que es fundamental para poder promover nuestras exportaciones.

Muchas gracias.

**El señor PRESIDENTE.**— A usted, señora representante de ADEX, muy amable por su exposición.

Vamos a dar inicio a la ronda de preguntas, comentarios, opiniones de los colegas parlamentarios.

Colega Nery Infantes, adelante.

**La señora INFANTES CASTAÑEDA (FP).**— Con su venia, señor Presidente, quería dar alcance a lo siguiente.

En Colombia, el Decreto Supremo 804 del 2001 reglamentó el servicio de transporte marítimo estableciendo en su artículo 4, que el servicio público de transporte marítimo de cabotaje, se prestará por empresas colombianas constituidas conforme a las disposiciones nacionales debidamente habilitadas y con permiso de operación, utilizando naves de bases sólo y estrictamente colombiana, no aceptan otro.

Argentina, en el Decreto Supremo 19492 del Poder Ejecutivo ratificado por Ley 12980, consagra el tráfico de cabotaje reservados para buques estrictamente argentinos, estamos viendo ah?

Para Uruguay, la Ley 1209-91 Ley de Navegación y Comercio de Cabotaje, señala en su artículo 1 dice lo siguiente: La navegación y comercio de cabotaje o sea aquella que se realiza entre los puertos de la República así como los servicios de puerto y playa, las operaciones del salvaje al hijo y las que efectúen las remolcadoras planchas y demás embarcaciones menores en agua de jurisdicción uruguaya, quedan reservados los buques de bandera nacional.

El Poder Ejecutivo podrá autorizar con carácter de **excepción** en estas operaciones, la utilizations de embarcaciones de bandera extranjera como cuando no existan disponibles embarcaciones de bandera nacional.

Entonces, vemos ahí en estos ejemplos que ellos consideran al 100% sus embarcaciones, salvo por emergencia embarcaciones extranjeras; ahora la expositora refiere de que esto se daría, por ejemplo, en este caso porque va a ayudar a mejorar el transporte terrestre, bueno, yo lo hablo vulgarmente porque así lo he entendido.

Pero acá lo que queda es que nosotros a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones tenemos que mejorar las carreteras, nosotros sabemos la parte de la selva, por eso es que les estoy hablando.

Para dar un ejemplo, en mi zona de amazonas gracias a Dios que ya está en proyecto el Eje Vial 4. Pero qué pasa, tenemos gran cantidad de calidad de plátanos, calidad de productos cítricos, tenemos en Lonya café, un café excelente, pero qué es lo que pasa, no se puede trasladar por el pésimo transporte que tenemos, en carretera, por ejemplo, toditito deteriorada.

Entonces, yo pienso que antes de dar prioridad a otros tenemos que mejorar adentro, mejorar nuestras carreteras y dar prioridad lo que el Perú produce y lo que tenemos. Este es, señor Presidente, mi participación; y, por consiguiente, se debe incluir dentro de la modificatoria los incentivos tributarios que fueron otorgados por la Ley 28583 Ley de la Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, ampliándose el plazo por cinco años más, plazo

que deberá computarse su reinicio desde la vigencia de la norma y no desde el 14 de octubre de 2020 fecha del último vencimiento.

Gracias, señor Presidente, y espero darle esta prioridad como vemos nosotros en otros países que el cabotaje debe ser considerado estrictamente nacional, salvo a excepciones que pueden apoyarnos los extranjeros.

Gracias, señor Presidente.

**El señor PRESIDENTE.**— A usted, colega, muy gentil.

Colegas, otras intervenciones al respecto, por favor; consultas, preguntas.

**La señora TORRES SALINAS (APP).**— Presidente, Presidente, buenas tardes.

**El señor PRESIDENTE.**— ¿Rocío Torres?

**La señora TORRES SALINAS (APP).**— Sí, Presidente.

**El señor PRESIDENTE.**— Sí, colega.

Adelante, Rocío.

**La señora TORRES SALINAS (APP).**— Gracias, Presidente; buenas tardes, por su intermedio para saludar a todos los funcionarios del Ministerio de Transportes, la Marina Mercante y a todos los colegas.

Presidente, solo para hacer un pedido reiterativo al Ministerio de Transportes, en este caso estuvo presente la viceministra, un pedido de hace años de la población loreтана, que es la continuidad del proyecto del puente Nanay, que es la carretera Santo Tomás Mazán, que este es un proyecto binacional que continúa hasta el estrecho, ya se terminó el primer tramo que es el puente Nanay y hasta el día de hoy la población viene esperando por largos años la continuidad de este proyecto que sería la carretera Santo Tomás Mazán, por lo que pido, Presidente, se nos informe en qué situación está.

Después la carretera Pampa Hermosa Nuevo Picota, que está en la provincia de Ucayali, su capital Contamana, esta carretera conecta lo que es una zona productora de maíz con la región San Martín la carretera Pampa Hermosa Nuevo Picota.

Presidente, también para que se nos informe sobre la carretera Quistococha, Zungarococha, Nina Rumi Llanchama, esta carretera por donde transitan diariamente un aproximado de dos mil alumnos de la Universidad Nacional de la Amazonía Peruana, hasta el día de hoy ya varios años que esta carretera está abandonada por el Ministerio de Transportes, queremos saber cuál es la situación actual; se va a retomar, cuándo se va a licitar, tiene proyectos, para que se nos informe, Presidente.

Finalmente, Presidente, para saber la situación, y lo hemos pedido también en varias ocasiones sobre la situación del puerto fluvial Copán, que es el gran puerto de reforma de Yurimaguas, de Alto

Amazonas, este puerto es internacional, Presidente, que se le ha construido con la finalidad de enlazar el comercio exterior entre Perú y China, este es un proyecto integral que el puerto fluvial Copán forma parte en la región Loreto. Pero, Presidente, este puerto yo tuve la oportunidad de estar ahí el año pasado no está funcionando al cien por ciento, tanto es así que no se ha aperturado este puerto que está concesionado como debe de ser, tiene un hermosísimo centro para que las personas, los pasajeros de los transportes más pequeños, en este caso de transportes para pasajeros, puedan ser utilizados, pero, sin embargo, hasta el día de hoy no se ha aperturado como debe ser y hay puertos informales en la ciudad de Yurimaguas.

En un momento hubo un accidente fluvial que remeció la provincia de Alto Amazonas, la región Loreto, que fue noticia nacional, justamente, Presidente, porque no se está dando el debido uso a este puerto e ir educando a la población a la formalización.

Entonces, que nos expliquen o que aperturen este puerto como debe de ser el puerto fluvial Copan de la provincia de Alto Amazonas, en este caso en la ciudad de Yurimaguas.

Presidente, finalmente para darle importancia al embarcadero del distrito de Indiana, que está en la provincia de Maynas. Presidente, este embarcadero importantísimo que se encuentra a 40 minutos de la ciudad de Iquitos, donde hay una afluencia de turistas tanto los que llegan de visita a la ciudad de Iquitos y también interno. Entonces, es importante que se priorice el embarcadero del distrito de Indiana; bueno, y de todos los puertos que están pendientes en la región Loreto, ya que somos una región, Presidente, como usted sabe amazónica, donde nuestros ríos son nuestras carreteras, son nuestro principal medio de transporte.

Gracias, Presidente.

**El señor PRESIDENTE.**— A usted, colega.

Gracias.

Congresista Jeny López.

Adelante.

**La señora LÓPEZ MORALES (FP).**— Sí, señor Presidente.

La carga de transporte también es lacustre, por río; el transporte de carga y pasajeros por río requiere ser tratado por el mismo proyecto de ley que envió el Ejecutivo, el transporte por río en muchas provincias de Ucayali como la provincia de Purús y el distrito de Yuruá es por río, es la única vía de conectividad.

Además, por su intermedio, señor Presidente, quiero hacerle la pregunta. Por qué no se ha incorporado a repotenciar el servicio de transporte por río. Eso sería también mi pregunta.

Muchas gracias, señor Presidente.

**El señor PRESIDENTE.**— Gracias, colega.

Colega Zea, adelante.

**El señor ZEA CHOQUECHAMBI (BMCN).**— Sí, solamente sobre la participación de dos compañeras congresistas de la región de Loreto y Ucayali, yo creo que si estamos viendo este tema, o sea, de todas maneras tenemos que ver la mejora de cabotaje también sobre todo en la región de Loreto porque no hay carretera, esa región es una isla, y no podemos nosotros ver solamente el transporte internacional, sino yo creo que también es muy importante de todas maneras incluir y hacer propuestas de qué manera va a mejorar esta norma en el transporte fluvial de nuestras islas, sobre todo Loreto, Ucayali y otros, pero yo creo que Loreto es lo que no entra ni una carretera y muy bien hace en pedir la compañera de continuar puente Nanay, es un inmenso puente que han avanzado y hay muchas inversión y termina el puente ahí queda, ya no une absolutamente con ninguna localidad, entonces esa tiene que ser nuestra preocupación.

Gracias.

**El señor PRESIDENTE.**— A usted, colega, gracias.

Congresista Sánchez.

**El señor SÁNCHEZ PALOMINO (CD-JP).**— Gracias, Presidente.

Solo quería hacer algunos comentarios y unas inquietudes que sé que en adelante los diferentes sectores que ya entra en materia a discutir los temas de fondo de la propuesta de reforma del Decreto Legislativo, estoy seguro que se van a dar.

El primero, tiene que ver con... es importante y hoy no ha sido el caso, que un proyecto de esta naturaleza presente escenarios de beneficio decía en el tiempo, y eso ha sido una ausencia, no se ha tocado eso, y teniendo información suficiente incluso estoy seguro que COMEX, ADEX, y otros gremios del sector tienen la data suficiente. (9) Eso no se ha presentado hoy, supongo que se verá de aquí en adelante, lo hacía referencia también por lo siguiente:

Yo entiendo que el multipropósito de Chancay, Terminal Portuario es él quien nos pone la preocupación de cómo vamos a atender la capacidad de abastecer toda la carga que llegará a Chancay. Es evidente que así como estamos, no estamos en la capacidad de atender esa demanda, no solamente por Chancay que calcula alrededor de un millón de TEU anuales a la carga nacional, indistintamente a las mejoras en el Molle Sur, Molle Norte del Puerto del Callao, hablo por DP World y APM Terminals, que también están incrementando la capacidad de carga de manera significativa.

Entonces, es evidente que así como estamos sería insensatez no buscar un mecanismo y el cabotaje de la alternativa. Por ello, preguntaba sobre la capacidad de masa crítica y la posición del mercado peruano en canotaje, porque no se hace de un año a otro, No es como adquirir un bien como un televisor o un auto, sino esto

es más complejo. Es experimental con estándares idóneos de calidad tiene estas dificultades, claro eso tiene que hacer una directriz porque hay preguntas y preocupaciones absolutamente legítimas, como es la reciprocidad de soberanía, por ejemplo, alrededor de la actividad comercial, como bien lo ha sustentado uno de los capitanes.

Entonces, todo esos demoler se va a tener que tocar, presidente, porque como es mercado y el mercado comercial es una lucha. Chile está evaluando hacer algo que nunca han hecho, ¿Por qué?, porque Chancay ha jacheado\* todo el Pacífico. Si nos proyectamos en Cosío, presidente, lo que es Arequipa es realmente para volver orate a cualquiera de los comercios de nuestros vecinos, porque la capacidad va a ser increíble.

Por ello, presidente, colegas congresistas, que debemos de poner en agenda pendiente el acompañamiento integral a la inversión privada en el Puerto de Chancay. Presidente, yo soy de esa zona, soy de Chancay, y el Estado no ha podido todavía hacer un plan integral de inversiones; es decir, cuando se pensó en un establecimiento de salud en la zona sur de Chancay por la dinámica de migración y de crecimiento poblacional, urbano y de servicios que se va tener en la provincia. Presidente, ni con punche dos está pudiendo integrar el conjunto de inversiones que se necesitan, la carretera, entre otras inversiones, porque no podemos decir que es responsabilidad de los privados.

No es correcto que se deje el negocio para los privados y se mire la brecha social, educativa, para el sector público, sabiendo bien que el sector público es un elefante que no logra atender y resolver la problemática. Entonces, ahora que se plantea el decreto legislativo para facilitar el cabotaje, a bien hora porque eso no está en el aire, presidente, eso empata con nuestra vocación portuaria.

Evidentemente, ¿eso significa Paita, Salaverry, va poder contener, está preparado esos puertos para un cabotaje de marca internacional? Yo recuerdo las dificultades diversas que se habla a todos los exportadores en Salaverry o en Paita; es decir, necesitamos lo que es Matarani, Pisco, etc.

Por ello, planteó, presidente, que se ponga en agenda tocar prontamente, así con la misma proactividad de la modificatoria del decreto legislativo que facilite y promueva el cabotaje. Asimismo, acompañemos los que es nuestra responsabilidad como Estado, es el acompañamiento en inversiones públicas en el Sector Educación, Transporte, etcétera, en estos corredores tan importantes para tener altos estándares de un comercio exterior con inclusión, con competitividad y también sostenible.

Gracias.

**El señor PRESIDENTE.**— Gracias, colega.

Bien, ¿algún otro congresista que desee participar?

**El señor BELLIDO UGARTE (PB).**— Congresista Guido Bellido, presidente.

**El señor PRESIDENTE.**— Congresista Bellido, adelante.

**El señor BELLIDO UGARTE (PB).**— Gracias, señor presidente. Un saludo a los colegas congresistas y a los invitados que el día de hoy está participando en la presente comisión.

Presidente, no sé si recuerda, se ha conformado una nueva comisión para ver respecto a las acciones que se han venido desarrollando en la construcción del Puerto de Chancay. Sería importante, presidente, convocar a la comisión para que en la Comisión de Transporte y Comunicaciones pueda avanzar los alcances respecto a su trabajo. Nosotros hemos estado en la zona, había varias inquietudes de la población, había la necesidad de que el congreso esté vigilante y vea que cada uno de los procedimientos se viene cumpliendo de acuerdo a la norma.

En todo caso, presidente, solicito que se pueda coordinar con la Comisión Especial que se ha conformado en el Pleno para que esta pueda alcanzar los informes correspondientes.

Muchas gracias, presidente.

**El señor PRESIDENTE.**— A usted, colega. Muy gentil.

¿Alguna pregunta, comentario, colegas, antes de dar paso a los comentarios o respuestas de los señores invitados? Yo quiero hacerles una pregunta en general, creo que en el medio del asunto está el tema de la participación si son buques de bandera nacional o la permisibilidad que se pretende dar en la modificación de buques de bandera extranjera.

¿Cuál es la capacidad que tenemos nosotros para que con buques de bandera nacional exclusivamente podamos hacer esa tarea con eficacia? Lo que dice el artículo 4 del proyecto de ley, estamos ampliando el tema a personas naturales o jurídicas constituidas en el Perú o en el extranjero. O sea, estamos abriendo este mercado a empresas nariqueras del extranjero.

En la única disposición complementaria transitoria se plantea ampliar por tres años una excepción temporal para las empresas navieras nacionales. Entonces, se justifica esta apertura, tengo entendido que hay posiciones distintas en los expositores, pero el debate es para eso, para tener las ideas más claras y escuchar las exposiciones al respecto y poder tomar una decisión al momento que se predictamen y se discuta el proyecto de ley.

Entonces, me gustaría una precisión sobre esos temas y la capacidad realmente que tenemos con buques de bandera nacional para cumplir ese trabajo.

¿Quién desea intervenir?

**El señor** .— Señor presidente, nuevamente desde la posición de la Dirección General de Capitanías Guardacostas con autoridad marítima, quisiera hacer un comentario.

En la actualidad la flota mercante nacional consta de 13 naves, de las cuales dos son utilizadas para el transporte de GLP, tres para el transporte de sustancias químicas líquidas y ocho están destinadas al transporte de hidrocarburos y sus derivados. Sabemos que esta norma también tiene algunas excepciones, señor presidente; sin embargo, el cabotaje tiene un movimiento que está relacionado más a lo comercial, para que se cumplan las condiciones de un cabotaje deben haber frecuencias un poco establecidas. Hay otras instituciones del Estado y los organismos están involucrados en el comercio quien pudiera tener una mejor precisión sobre de qué manera se incrementa la flota no solo a banderas de propiedad nacional, sino extranjeras pudieran aportar o no al cabotaje.

Por nuestra parte es la información que tenemos relacionada a la flota mercante nacional. En las embarcaciones que hacen cabotaje, como lo mencioné, son temporales, utilizan el permiso de operación y el permiso de navegación, son permisos que se dan por un periodo de un año, pueden ser renovables. Todas estas condiciones son autorizadas por el Ministerio de Transportes.

Eso podría comentarle, señor presidente.

**El señor PRESIDENTE.**— Perfecto.

¿Algún otro invitado que desee comentar algo al respecto?

Adelante.

**El señor** .— Gracias, señor presidente.

Como decía en mi intervención, cuando se instaló esta ley de Promoción de la Marina Mercante en el 2005 y hasta antes de las primeras modificatorias, sólo hubo una empresa que tenía dos embarcaciones, estamos hablando de casi 10 años. Cuando nosotros de COMEX Perú hicimos los comentarios ya sea a través de los medios de prensa o de los comentarios formales en las comisiones del congreso y del ejecutivo para deliberar el cabotaje para empresas de bandera internacional.

Naturalmente, esta empresa nos pidió una cita y nos comentó que ellos estaban usando los beneficios de la normativa que se había establecido en la ley para armar una empresa, para comprar, para adquirir naves peruanas. Ellos nos comentaron y hasta el día de hoy ha sido así, la carga de mercadería existe en los puertos que vaya ser demandada, existe una demanda para el cabotaje. No estamos hablando de desarrollar un mercado de cabotaje como tal para unas empresas nacionales o extranjeras, sino estamos hablando de darles alternativas para que mañana cuando se de esos requerimientos, esas demandas de transporte de carga, las naves extranjeras puedan ofrecer esos servicios a precios competitivos o no.

Eso ya lo determinará el dueño de la carga si es que opta o no por esta vía. Como mencionaba, en el periodo de excepción se notificaron alrededor de 50 naves de manera extranjera para que realicen el cabotaje, porque no es que solamente realizan el cabotaje, sino que realizan el transporte de mercaderías a lo largo del litoral de todo el continente. Entonces, es como si estuvieran esperando si es que se da la oportunidad de realizar cabotaje entre los puertos peruanos, pero no es que vengan las naves extranjeras a hacer el cabotaje porque ellos realizan otras actividades.

Entonces, con estas excepciones y si se llega aprobar esta iniciativa, como país tendríamos esa alternativa para transportar nuestras cargas para eventuales contingencias o para acelerar la competitividad de nuestro comercio exterior que es lo que nosotros desde el COMEX Perú y seguramente desde los ministerios competentes del sector así lo requieren.

Al respecto del comentario de que sea reservado este cabotaje para buques bandera nacional en otros países. Ha sido así, como les decía, en nuestro país también ha sido así, pero no se ha dado de alguna manera un servicio de cabotaje entre los puertos peruanos para limitar solamente ese cabotaje para buques bandera nacional. Uno puede pensar que en Estados Unidos también es así, pero la flota de mercantes que realiza cabotaje en Estados Unidos es alrededor de 200 buques, (10) o sea, digamos que acompañando a esa normativas de reservar el cabotaje para buques de bandera nacional por temas de seguridad y apremio, se desarrollaron de alguna manera incentivos, inversiones, no desde el punto de vista de los estados, en el caso de Estados Unidos, Colombia, seguramente también Chile, que cuenta con varios, no tengo el número exacto de buques, pero, como comentaba la ministra Teresa Mera en su intervención, pues, el mundo está cambiando y existe la necesidad de tener alternativas innovadoras que escapen a lo que realmente tenemos hoy en día de manera tradicional.

Entonces, porque negarle en realidad la oportunidad al dueño de la carga de poder acceder a estos servicios si se van a agilizar de alguna manera el tránsito de sus mercancías desde, no sé, del norte, del sur, de dónde fuere hacia el Puerto del Callao, que es de donde hoy día pues salen nuestras mercancías.

Creo que esos dos puntos eran los que quería comentar y al respecto del tema fluvial, naturalmente la ley, la normativa todas estuvieron completadas al respecto del cabotaje marítimo, entonces, el tema fluvial naturalmente, sobre todo en Loreto y la parte del oriente de nuestro país, se maneja de una manera distinta.

Quizás ahí habría que hacer, digamos, las observaciones del caso, para de repente incluirlas o no, pero estrictamente, desde que nacen estas limitaciones siempre se habló de una definición de cabotaje marítimo pues, a través del mar.

Gracias.

**El señor PRESIDENTE.**— Muchísimas gracias.

Adelante, señor.

**El señor** .— Muchas gracias, señor presidente.

Quería hacer una recomendación. Acabo de recibir una información del comandante en retiro Alonso Burgos, presidente de la Asociación de Armadores del Perú.

Existen actualmente cuatro empresas navieras en el Perú que realizan cabotaje y el cabotaje que realizan es básicamente de hidrocarburos y un buque de quimiquero, en total 14 naves, información que me acaban de proporcionar y mi recomendación va en ese sentido, inviten al presidente de la Asociación de Armadores para que él les cuente la problemática a la que ellos enfrentan actualmente y los retos y desafíos que le impiden realizar un mayor transporte de carga nacional.

Gracias.

**El señor** .- (... ?) más allá sigue transportes.

**El señor PRESIDENTE.**- Perfecto, gracias.

Como no, de Adex Perú, adelante.

**La VICEPRESIDENTA DEL COMITÉ DE SERVICIOS AL COMERCIO EXTERIOR DE LA ASOCIACIÓN DE EXPORTADORES, ADEX, señora Orietta Gajate Toche.**- Sí, muchas gracias, señor presidente.

Acá el tema, lo que es importante considerar es justamente el tema de economías de escala. La idea acá, es fundamental para poder fomentar la exportación de nuestros productos y la importación también, el tránsito internacional.

Hoy en día no existe suficiente volumen entre los puertos muchas veces como para poner una nave que lleve contenedores de un punto al otro, con una frecuencia regular.

De esta manera podemos utilizar las rutas y las frecuencias que ya hoy en día se dan para poder incorporar volumen menor en estas rutas que ya existen. Eso genera economías de cala y permite de una mayor competencia.

Gracias.

**El señor PRESIDENTE.**- Algún congresista que desea alguna otra consulta, intervención.

Creo que este es un tema interesante y sí, gracias por la sugerencia en relación a la Asociación de Armadores del Perú.

Nos han hecho llegar varias opiniones de diversas entidades, vamos a revisarlas y estoy seguro que vamos a continuar el debate, porque la ministra de Transportes va a estar el lunes y vamos a invitar también a otras entidades, porque la idea es que tengamos un mayor número de opiniones y obviamente, tomar una decisión con total conocimiento de causa.

Bien, vamos a dar unos minutos a Cristian Calderón, que está participando también en esta sesión.

Adelante, Cristian.

**El señor CALDERÓN RODRÍGUEZ, Cristian.**- Muchas gracias, señor presidente, señores congresistas, señores miembros de la Armada Peruana.

En principio el proyecto de ley no incluye cabotaje fluvial, es cabotaje marítimo, porque la situación del transporte fluvial en la selva obedece a otras razones y tiene otras fórmulas de solución.

De hecho, que el Terminal Nueva Reforma en Yurimaguas, está operativo al 100%, solo que no se usa porque le han puesto un puerto informal al costado, he allí es una ausencia del Estado, de la Autoridad Portuaria de no poner orden a esas embarcaciones que utilizan puertos informales.

Adicionalmente, por el tema pluvial de la crecida del río, las palizadas, la suerte del río, genera que no se puede establecer las mismas soluciones para el cabotaje marítimo que al cabotaje fluvial.

En ese sentido, no se liberaliza el cabotaje en los ríos de la selva, se mantiene y, de hecho, que ahí se tomó la posición de la Asociación de Armadores Peruanos, porque muchos de ellos tienen sus naves en temas fluviales.

Entonces, se les iba a hacer un perjuicio si es que se abría, por cuanto, la única salida era hacia Manaos y obviamente, Brasil tenía una posición muy fuerte, una posición de dominio muy fuerte, si es que se abría el tema fluvial, se liberalizaba el transporte fluvial de cabotaje.

Entonces, la decisión de retirarlo obedece a que tiene razones distintas al cabotaje marítimo.

También se retira de la propuesta o se exceptúa de la liberación del cabotaje marítimo todo lo que es transporte de líquidos y transporte de hidrocarburos, químicos líquidos e hidrocarburos, se liberaliza, primero porque hay una reserva también para efectos de la Marina y en el caso de la Marina Mercante, ya existen naves que hacen el transporte de transporte de líquidos.

En consecuencia, también se consideró la posición de la Asociación de Armadores para efectos de no afectarles.

En dónde es que carece y en dónde es las necesidades que tiene el sector importador y exportador es en la carga, en la carga comercial y ahí no tenemos oferta y, en consecuencia, generar una Marina Mercante, por más protección legal que ha tenido durante toda su vida, no se generó un negocio, porque la economía de escala es lo que más beneficia y entonces, para una nave de tráfico que viene del sur o del norte de Chile, del sur del Perú, en rumbo norte, le es un costo marginal recalar en puertos peruanos y seguir su ruta a Callao y de allí, probablemente, a Guayaquil o Panamá.

Que una nave que solamente haga rutas Matarani-Ilo-Callao-Paita, esa nave es carísima. No va a haber economías de escalas si tienes un kilometraje muy pequeño para transitar. En cambio, una economía de escala de naves internacionales, va a tener mejor economía de escalas si es que transita desde el norte de Chile hasta puertos que están en Estados Unidos.

Y, una situación es el tema de Chancay. Chancay, divide a los puertos o jerarquiza, aunque no lo quieran en puertos alimentadores o *feeders* y puertos principales, no solo por el calado.

El calado que va a tener Chancay va a ser y las rutas que va a disponer Chancay, hace que los demás puertos generen una suerte de alimentación, es decir, el puerto de Matarani o el puerto de Ilo no va a poder competir con el puerto de Chancay por calados, por rutas, entonces, si una cebolla peruana va a salir de Arequipa y va a ir al puerto Matarani, se va a malograr esperando barco. No va a haber barco que lleve esa cebolla peruana.

Lo más probable, como es hoy día, que la cebolla peruana se vaya hasta el Callao. Eventualmente, Paracas, con un nuevo servicio que está haciendo una línea, pero si hubiese un cabotaje que recogiera esas cebollas en Matarani y las llevara a Chancay y las llevara a China, tendría ocho a 12 días menos de tránsito que si esa cebolla parte de cualquier valle de Arequipa hacia el Callao y de ahí se traslada hacia China.

En consecuencia, estamos hablando de competitividad, estamos hablando que esas cebollas van a llegar más frescas, los costos logísticos asociados a una exportación de cebolla, ascienden casi al 40%, en consecuencia, no es justo para un empresario agricultor de cebollas de Arequipa que se le quite la opción de conquistar el mundo. ¿Por qué le vamos a quitar esa opción?, porque hay dos naves que son de bandera peruana, por eso no hay forma y entonces, la situación que genera Chancay es que Matarani o Ilo no van a poder competir, su opción es alimentar a puertos mayores y en ese sentido sí hay una opción de cabotaje y los permisos de operación no desaparecen, siempre va a existir un permiso de navegación, siempre va a existir un permiso de operación, por cuanto va a usar su permiso internacional, siempre va a tener que cumplir con *Solas*, siempre va a tener que cumplir con *Marpol*, que son los convenios que administra la Autoridad Marítima.

No va a haber una desregulación, no va a ser mar de nadie, no va a ser un *mar nullun*, es un mar de territorio peruano regulado.

En consecuencia, nosotros consideramos que sí es necesario que se apruebe el proyecto de ley de cabotaje.

Muchas gracias, mi nombre es Cristian Calderón Rodríguez, vengo en representación de Conudfi.

Muchas gracias.

**El señor PRESIDENTE.**— Gracias, muy amable.

Bien, Mery, adelante.

**La señora INFANTES CASTAÑEDA (FP).**— Gracias, señor presidente.

Bueno, yo pido, señor presidente, que el día lunes 4, se le invite también al comandante Alonso Burgos, presidente de la Asociación de Armadores del Perú, para escuchar también su versión.

**El señor PRESIDENTE.**— ¿Su nombre, me dijo?, disculpe. Alonso Burgos, ¿no?

**La señora INFANTES CASTAÑEDA (FP).**— Alonso Burgos, presidente de la Asociación de Armadores del Perú.

**El señor PRESIDENTE.**— La misma persona que usted dijo, creo, capitán.

**La señora INFANTES CASTAÑEDA (FP).**— Sí.

**El señor PRESIDENTE.**— Perfecto, listo. Bien colegas, entonces, vamos a...

**La señora TORRES SALINAS (APP).**— Presidente, la palabra, Rosio Torres.

**El señor PRESIDENTE.**— Rosio, breve, por favor, porque ya nos van a desalojar de la sala.

**La señora TORRES SALINAS (APP).**— Sí, presidente, rapidito.

Es preciso aclarar, presidente, que hoy que se está pidiendo aprobar este proyecto de ley de cabotaje marítimo, se priorice también el cabotaje fluvial amazónico, presidente, porque en estos momentos el cabotaje fluvial en la Amazonía, lo rige el cabotaje marítimo.

¿Qué significa? Una lancha que viene de Pucallpa a Iquitos trayendo leche Gloria, cebolla, papa, paga 240 soles aproximadamente, igual que una lancha que viene de China al puerto del Callao.

Entonces, yo creo que hay que incluir, presidente, en este proyecto de ley, no aislando, más bien unificando a este proyecto de ley también la reglamentación para el cabotaje en la Amazonía peruana.

Gracias, presidente.

**El señor PRESIDENTE.**— Gracias, Rosio.

Sí es un tema pendiente. Perfecto, gracias.

Bien, alguna otra intervención colegas.

Bien, vamos a agradecer la presencia de nuestros queridos invitados de Comex, de Adex, de la Marina Mercante y de la Dirección de Capitanías y Puertos y Cristian, que nos ha dado sus importantes aportes.

Así es que, vamos a suspender la sesión para despedir a nuestros invitados.

Muchísimas gracias, muy amables.

**—Se suspende la sesión para despedir a los invitados. (11)**

**—A las 16:44 h, se reanuda la sesión.**

**El señor PRESIDENTE.**— Bien, colegas, tomen asiento, por favor, vamos a reabrir la sesión para concluirla también en unos minutos.

En cinco minutos esta sala va a ser utilizada por la Comisión de Ética, tenemos pendiente como segundo punto de agenda, debate y aprobación del plan de trabajo; sin embargo, hasta el día de hoy nos han estado haciendo llegar varios colegas parlamentarios su propuesta sobre el mismo, lo que evidencia un interés, porque la comisión sin duda alguna es una comisión trascendente tal como lo hemos escuchado a ustedes en su pedidos y que evidentemente compartimos.

Le propongo que para el día lunes vamos a revisar todas las propuestas, armamos un plancito más enriquecido y el lunes lo debatimos y lo aprobamos, ¿le parece?, como que tenemos un plan mucho más nutrido, ¿no?

Perfecto, bien; entonces, con ese acuerdo quedamos ahí.

Bien, finalmente, como no hay más puntos en la agenda, con el *quorum* reglamentario se solicita la dispensa del trámite aprobación del acta para proceder a ejecutar los acuerdos adoptados en la presente sesión.

Si no hay observaciones, se dará por aprobada la dispensa.

No habiendo observaciones ha sido aprobada la dispensa de aprobación del acta.

Siendo las 04:45 de la tarde del día 28 de agosto del 2023, se levanta la sesión.

Muchísimas gracias.

***—A las 16:45 h, se levanta la sesión.***