

DOCUMENTO DE TRABAJO

Área de Transcripciones

CONGRESO DE LA REPÚBLICA  
SEGUNDA LEGISLATURA ORDINARIA DE 2024

COMISIÓN DE DEFENSA DEL CONSUMIDOR Y ORGANISMOS REGULADORES DE  
LOS SERVICIOS PÚBLICOS

12.ª SESIÓN ORDINARIA

(Vespertina)

(Documento de trabajo)

MARTES 18 DE MARZO DE 2025

PRESIDENCIA DEL SEÑOR IDELSO MANUEL GARCÍA CORREA

*—A las 14:11 h, se inicia la sesión.*

**El señor PRESIDENTE.**— Martes 18 de marzo de 2025. Buenas tardes, señores congresistas, iniciaremos la Décimo Segunda sesión ordinaria de la comisión.

Pido a la secretaria técnica que pase lista para verificar el cuórum correspondiente.

**La SECRETARIA TÉCNICA pasa lista:**

Sí, señor presidente.

Buenas tardes, señores y señoras congresistas. Se pasa la asistencia.

Congresista Manuel García Correa.

**El señor GARCÍA CORREA (APP).**— Presente.

**La SECRETARIA TÉCNICA.**— García Correa, presente.

Congresista Ernesto Bustamante.

**El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).**— Presente.

**La SECRETARIA TÉCNICA.**— Ernesto Bustamante, presente.

Congresista Bellido (); congresista Rosangela Barbarán Reyes (); congresista Auristela Obando Morgan.

**La señora OBANDO MORGAN (FP).**— Presente.

## DOCUMENTO DE TRABAJO

**La SECRETARIA TÉCNICA.**— Obando Morgan, presente.

Congresista César Revilla Villanueva (); congresista Rosio Torres Salinas.

Se deja constancia de la asistencia de la congresista Torres Salinas.

Congresista Edgar Tello Montes (); congresista Flavio Cruz Mamani.

**El señor CRUZ MAMANI (PL).**— Presente, Cruz Mamani.

**La SECRETARIA TÉCNICA.**— Cruz Mamani, presente.

Congresista Noelia Herrera Medina.

Se deja constancia de la asistencia virtual de la congresista Herrera Medina.

Congresista Wilson Soto Palacios.

**El señor SOTO PALACIOS (AP).**— Soto Palacios, presente.

**La SECRETARIA TÉCNICA.**— Soto Palacios, presente.

Congresista Guillermo Bermejo Rojas.

**El señor BERMEJO ROJAS (JPP-VP).**— Presente.

**La SECRETARIA TÉCNICA.**— Bermejo Rojas, presente.

Congresista Jorge Morante Figari (); Congresista Katy Ugarte.

**La señora UGARTE MAMANI (BM).**— Katy Ugarte, presente.

**La SECRETARIA TÉCNICA.**— Ugarte Mamani, presente.

Congresista Jorge Morante Figari () .

Se deja constancia de la licencia del congresista Waldemar Cerrón Rojas y la dispensa de la congresista Patricia Chirinos Venegas.

**La señora BARBARÁN REYES (FP).**— Barbarán, presente. Buenas tardes.

**La SECRETARIA TÉCNICA.**— Barbarán Reyes, presente.

Señor presidente, han respondido a la asistencia 10 señores congresistas. Existe el quórum de reglamento.

**El señor PRESIDENTE.**— Muchas gracias, secretaria técnica.

## DOCUMENTO DE TRABAJO

Siendo las 14 horas con 11 minutos del día martes 18 de marzo del 2025, contando con el cuórum de reglamento, se inicia la Décima Segunda sesión ordinaria de la comisión de Defensa del Consumidor y Organismos Reguladores de los Servicios Públicos.

### **Acta.**

**El señor PRESIDENTE.**— Acta. Consulto a los miembros de la comisión, si hubiera alguna observación al acta de la Décima Primera sesión ordinaria que fue remitida con la agenda.

Como no hay observaciones al acta, dejamos constancia de la aprobación del acta por unanimidad.

### **DESPACHO**

**El señor PRESIDENTE.**— Pasamos a la sección Despacho.

Se han remitido los documentos enviados y recibidos a los colegas y tienen a disposición los documentos que se tramitan a través de la comisión.

La presidencia da cuenta que con éxito se llevó a cabo el foro organizado por la comisión, en el marco del Día Mundial de los Derechos del Consumidor. Tuvimos la presencia de los presidentes de los organismos reguladores del Sunass, Osiptel y del Indecopi, así como las ponencias de los expertos en temas de consumo.

### **Informes y Pedidos.**

**El señor PRESIDENTE.**— Informes y pedidos.

La presidencia informa que inicialmente a esta sesión, se invitó al señor ministro de Transportes, el señor Raúl Pérez Reyes-Espejo, quien se disculpó porque tenía un viaje programado. Hoy nos ha informado que, al haberse cancelado su viaje, le es posible asistir a esta sesión. Razón por la cual, ha comprometido su asistencia en esta sesión, para tratar el tema del Aeropuerto Jorge Chávez.

Toda vez que el tema del aeropuerto merece toda nuestra atención, realizo el pedido de ampliar la agenda para recibir al ministro de Transportes.

Consulto a los miembros de la comisión, si hubiera alguna objeción en recibir al señor ministro el día de hoy, que lo hagan en este momento.

Entonces, sin objeciones en ampliar la agenda para recibir al ministro en el tema del aeropuerto, dejamos constancia de la aprobación del pedido por unanimidad.

## DOCUMENTO DE TRABAJO

Si algún señor congresista presente o que está en la virtualidad desea hacer algún informe o pedido, puede levantar la mano o escribir al chat en este momento y se le dará el uso de la palabra, en el orden que lo soliciten.

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

### ORDEN DEL DÍA

**El señor PRESIDENTE.**— Tenemos la presentación de la señora Verónica Zambrano Copello, presidenta del directorio del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, Ositran.

Vamos a suspender por breve momento la sesión para recibir a la invitada y a su equipo técnico.

Bueno, nos acaban de informar que la señora Zambrano todavía no está por llegar.

Entonces, para ir avanzando, vamos a pasar al punto 2.

Predictamen recaído en el Proyecto de Ley 9254/2024-CR, que propone con texto sustitutorio, la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1062, Ley de inocuidad de los alimentos, fortaleciendo el sistema de control y vigilancia sanitaria. **(1A)**

Colegas congresistas, paso a sustentar el predictamen.

El proyecto de ley, evidencia que en nuestro país la contaminación de alimentos por exceso de agroquímicos, es un problema álgido que atenta contra la salud de la población peruana.

De acuerdo con los resultados de los monitoreos y estudios realizados, muestra que esta situación está poniendo en riesgo la salud de los 34 millones de consumidores, al no haber garantía de que todos los alimentos que ingresan a los mercados de abasto a nivel nacional, estén cumpliendo rigurosamente las normas de inocuidad.

Luego de haber analizado las opiniones recibidas del Indecopi, de la Asociación de Municipalidades del Perú, AMPE, del ministerio de Salud, de la Convención Nacional del Agro Peruano, Conveagro, del ministerio de Agricultura, del ministerio de la Producción, a través de Sanipes, se plantea un texto sustitutorio donde se tomaron en consideración las opiniones, observaciones y propuestas del texto planteado. En el texto sustitutorio, que se presenta para su consideración, se levantaron todas las observaciones realizadas por dichas entidades.

## DOCUMENTO DE TRABAJO

Es relevante señalar que, en el proyecto de ley, proponía que solo la autoridad sanitaria del Senasa, asuma la responsabilidad. Ante ello, el ministerio de Salud, observó e indicó que no se estaría tomando en consideración, que el sistema de inocuidad de los alimentos comprende a tres autoridades sanitarias, las cuales son: El Senasa, la Dirección General de Salud Ambiental e Inocuidad Alimentaria, Digesa, y la Autoridad Nacional de Sanidad e Inocuidad en Pesca y Acuicultura, Sanipes.

En concordancia con los artículos 14, 16 y 18 de la Ley de Inocuidad de los Alimentos, aprobado con Decreto Legislativo 1062, al respecto, dicha observación ha sido evaluada; y, por ello, se incluyó en el texto sustitutorio, asegurando que la ley tenga un alcance claro y mejorar la eficacia y coordinación en la supervisión alimentaria.

De manera que las tres autoridades se encargarían de la fiscalización de la inocuidad de los alimentos, dentro del ámbito de su circunscripción territorial y de acuerdo con sus leyes orgánicas.

Asimismo, no se estaría vulnerando con lo dispuesto en la Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades.

De la opinión recibida del Senasa, señala que sólo tiene un laboratorio acreditado para el análisis de contaminantes en alimentos agropecuarios primarios, y no dispone de los recursos humanos y logísticos suficientes para realizar la vigilancia sanitaria del comercio y transporte local de alimentos agropecuarios primarios, que deben ser asumidos por las 196 municipalidades provinciales y 1.678 municipalidades distritales y 2.859 municipalidades de centros poblados.

De aprobarse este predictamen, el Estado deberá ampliar su oferta de laboratorios acreditados para el análisis de residuos tóxicos en los alimentos.

Por lo tanto, este costo está debidamente justificado, por cuanto se trata de la salud de la población.

La aprobación de este dictamen, permitirá fortalecer el sistema de inocuidad de los alimentos en el marco de sus competencias, cumpliendo con la obligación constitucional de proteger la salud y seguridad de los consumidores.

He culminado con la sustentación y se abre el debate.

Los congresistas que quieren intervenir pueden solicitarlo en este momento.

Congresista Soto está pidiendo la palabra. Adelante, congresista.

## DOCUMENTO DE TRABAJO

**El señor SOTO PALACIOS (AP).**— Presidente, muchas gracias. Saludos a todos los miembros titulares de esta comisión.

Señor presidente, es de público conocimiento que gran parte de los alimentos de origen agropecuario, es decir, frutas y verduras que todos los días se venden en el mercado, contienen altos niveles de pesticidas, lo cual está causando un daño tremendo a nuestra población, daño que no se ve en el corto plazo, pero a la larga se convierten en serios problemas de cáncer, infertilidad, etcétera.

El control o fiscalización de estos productos es inexistente, absolutamente nadie verifica, señor presidente, las condiciones en las que estos alimentos ingresan al mercado local Senasa.

Senasa, se ocupa, básicamente, de controlar la calidad y la inocuidad de los productos de exportación; pero estamos dejando, señor presidente, a un lado a todos los peruanos que consumimos en el mercado interno.

Señor presidente, en donde nos hemos convertido en un referente a nivel internacional en cuanto a la exportación en el cual controla Senasa; pero, como le decía, se han olvidado el mercado local.

Todos esos productos de exportación, salen del país en perfectas condiciones, pero lo dramático es que los productos que se venden para los peruanos, no cumplen las mismas exigencias.

Los frecuentes monitoreos ciudadanos y los propios monitoreos del Senasa, dan cuenta de los altos niveles de agroquímicos en las frutas, verduras que nuestras familias están consumiendo todos los días, señor presidente.

Este problema hay que resolverlo con urgencia. Para eso, el proyecto de ley que hemos propuesto y el dictamen que hoy estamos discutiendo, plantea el fortalecimiento de las capacidades y competentes del Servicio Nacional de Sanidad y Agrarias, Senasa. Quien cuenta con presencia a nivel nacional, señor presidente, experiencia profesional y laboratorios debidamente equipados y acreditados para que, a partir de esta modificación a la Ley de inocuidad de los alimentos, no sólo se ocupe de garantizar la inocuidad de los productos que exportan, sino también de los alimentos que ingresan para el mercado interno, para todos los peruanos, señor presidente.

Hemos puesto en evidencia, que, al haberse fraccionado y atomizado la responsabilidad de fiscalización de todos los gobiernos locales, me refiero a los 1.891 municipios que existen, o los 196 provinciales en todo el país.

## DOCUMENTO DE TRABAJO

Y dada la precariedad, falta de recursos profesionales, técnicos y equipamientos, es imposible que se ejerza un control sobre el contenido de agroquímicos, que superan los límites máximos de residuos permitidos en nuestra legislación.

No obstante, señor presidente, el Servicio Nacional de Sanidad Agraria, Senasa, que sí es un organismo técnico y que cuenta con laboratorios acreditados, no se ocupa de esta supervisión para el mercado nacional, dando como consecuencia la generación de un mercado absolutamente descontrolado.

Y ante la impunidad absoluta, donde ninguna autoridad ejerce control del mercado y más bien se echan la culpa unos a otros, las autoridades, requerimos que exista una sola autoridad rectora, supervisora fuerte con capacidad de análisis, con laboratorios acreditados que trabaje con la colaboración de los gobiernos regionales y locales, sin eludir responsabilidades. El país requiere de un nuevo Senasa fortalecido, reestructurado y eficiente, no sólo para el mercado de exportación, sino, básicamente, para garantizarnos que los alimentos que ingresan al mercado nacional, sean saludables e inoctrinos. Y no nos estén matando poco a poco, señor presidente, a nosotros y a nuestras familias.

En ese sentido, pedimos a nuestros colegas congresistas, apoyar esta iniciativa porque está en juego la salud y la vida de todos los peruanos. Muchas gracias, señor presidente.

**El señor PRESIDENTE.**— Muchas gracias, congresista Soto.

¿Si alguien más de los congresistas desea intervenir, pueden hacerlo en este momento?

El congresista Bustamante.

**El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).**— Gracias presidente.

El congresista Soto es un autor del proyecto de ley, ¿no? Quisiera que, por favor, a través de la presidencia, pueda explicar, exactamente, ¿qué es lo que se está proponiendo? Porque lo que yo escuché, es que se quiere hacer que se detecten niveles de agroquímicos, por ejemplo, en los productos de panllevar para el mercado interno. Pues, Senasa, se encarga de chequear solamente lo que va al exterior.

Y sería bonito que se chequee en el mercado interno. Pero, ¿tenemos laboratorios acreditados en cantidad suficiente como para poder... Senasa, yo creo que con la justa se da abasto para Senasa. La pregunta es, ¿cómo se va a abastecer a ciento noventa y tantas funcionalidades provinciales? Y creo que son 1.600 ¿no?, distritales, centros poblados. ¿Cómo se va a hacer eso de manera

## DOCUMENTO DE TRABAJO

seria? ¿Con laboratorios sofisticados? Porque no es cuestión de hacer, simplemente, una prueba sencilla.

Y escuché en la sustentación del congresista Soto que, además, mencionaba reformarse Senasa. O sea, yo no sé qué es lo que dice el proyecto de ley específicamente, porque parece que no se ha leído el articulado.

Solamente está la exposición de motivos. Quizás pudieran leerla y con eso satisface mi pregunta, ¿no?

Que se pueda leer el texto sustitutorio final, que es lo que se estaría por aprobar. Gracias.

**El señor PRESIDENTE.**— A ver, por favor, secretaria técnica.

**La SECRETARIA TÉCNICA.**— Sí, señor presidente. Se está proponiendo la modificación del Artículo 20, Decreto Legislativo 1062, decreto que aprueba la Ley de inocuidad de los alimentos, en el cual se señala: "Los gobiernos regionales y los gobiernos locales deberán brindar su apoyo a las autoridades sanitarias tales como: Senasa, Digesa y Sanipes para la aplicación de la presente ley".

Esa es la propuesta concreta.

**El señor PRESIDENTE.**— Muchas gracias, secretaria técnica. Adelante, Congresista.

**El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).**— ¿No sería al revés? ¿No sería más bien que Sanipes, Senasa y Digesa, les brinden apoyo a los gobiernos regionales? Porque ¿qué apoyo van a brindar los gobiernos regionales si no tienen ni siquiera recursos para mandar las muestras? O sea, la pregunta es, ¿cómo es que esto se va a financiar y cuál es la realidad detrás de esto? Laboratorios acreditados, lo que yo he escuchado en la exposición de motivos, me parece muy bien. Yo estoy de acuerdo con que el apio, el poro, la lechuga peruana, las frutas, estén sujetas a controles de presencia de pesticidas y agroquímicos en general, con el mismo grado de eficiencia con que se chequea lo que va de exportación a, por ejemplo, Europa. Pero la pregunta es ¿cómo lo vamos a hacer? ¿no? O sea, dónde está la... ¿qué modificación, aparte de una declaración sencilla? ¿dónde está...cuál es la propuesta legislativa aquí exactamente? No la he entendido.

**La SECRETARIA TÉCNICA.**— Lo que pasa es que en el siguiente párrafo la modificación es, "el control y la vigilancia del comercio interno de alimentos agropecuarios de producción y procesamiento primario, están a cargo del Senasa en colaboración con los gobiernos locales.

**El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).**— ¿Y Sanipes y Digesa?

## DOCUMENTO DE TRABAJO

**El señor PRESIDENTE.**— No, la propuesta de lo que hemos leído, la propuesta es que van a ser tres organismos los encargados de ello...

**El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).**— No, pero lo que acaba de leer, usted, disculpe la interrupción, presidente, lo que acaba de leer, solamente se refiere a Senasa, no menciona a Sanipes y Digesa. O sea, Senasa ve todo lo que es agropecuario, Sanipes ve todo lo que es ictiológico, lo que es pescados y mariscos, y Digesa ve todos los alimentos procesados.

**El señor PRESIDENTE.**— A ver, voy a leer esa parte, congresista. "Es relevante señalar que, en el proyecto de ley, proponía que sólo la autoridad sanitaria del Senasa, asuma la responsabilidad"... A ver, por favor. El Senasa. "Es relevante señalar que, en el proyecto de ley, proponía que solo la autoridad sanitaria del Senasa, asuma la responsabilidad. Ante ello, el Ministerio de Salud observó e indicó que no se estaría tomando en consideración, que el sistema de inocuidad de los alimentos, comprende a tres autoridades sanitarias, las cuales son: El Senasa, la Dirección General de Salud Ambiental e Inocuidad Alimentaria, Digesa, y la Autoridad Nacional de Sanidad e Inocuidad en pesca y acuicultura, Sanipes, en concordancia con los artículos 14, 16 y 18 de la Ley de Inocuidad de los Alimentos, aprobado con Decreto Legislativo 1062. Al respecto, dicha observación, ha sido evaluada y por ello se incluyó en el texto sustitutorio, asegurando que la ley tenga un alcance claro y mejorar la eficacia y coordinación en la supervisión alimentaria".

Adelante, congresista.

**El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).**—Gracias, presidente. Entonces, no es eso lo que usted ha leído, que lo que ha leído la secretaria técnica, solamente habla de Senasa.

O sea, parece que no se ha tomado en cuenta eso o me he confundido.

**El señor PRESIDENTE.**— En un inicio estaba solamente delegándosele a Senasa, pero a raíz de lo que ha dictaminado el Ministerio de Salud, él recomendó que son tres las entidades. Entonces, se ha tomado a las tres autoridades para que vigilen el buen uso de los alimentos.

**El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).**—Presidente, entonces, ¿se podría leer exactamente cuáles son aquellos artículos que estaría modificando la Ley de inocuidad alimentaria? (2)

**El señor PRESIDENTE.**—A ver, por favor, adelante.

## DOCUMENTO DE TRABAJO

**La SECRETARIA TÉCNICA.**— La asesora a cargo del tema va a explicarlo.

**El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).**—Gracias.

**La ASESORA.**— Dentro de las observaciones dadas por el Minsa, en un inicio el proyecto de ley solamente estaba contemplando a Senasa, como única autoridad para ver la inocuidad.

Sin embargo, tuvimos una observación por parte de Minsa, en donde nos menciona que las tres autoridades sanitarias deberían estar contempladas en este presente texto sustitutorio. Es por eso que la comisión, los acoge a Senasa, a la Dirección General de salud ambiental e inocuidad de alimentos, que es Digesa, la Autoridad Nacional de Sanidad e Inocuidad en Pesca, que es Sanipes.

Ahora, por que, en respuesta a su pregunta, en el segundo párrafo, donde solamente se está colocando a cargo del Servicio Nacional de Sanidad Agraria del Perú y no se coloca a Sanipes, es porque Sanipes, en su mismo informe, solamente se rige a lo que es acuícola. Pero en el segundo párrafo, menciona "el control y la vigilancia, el comercio interno de alimentos agropecuarios de producción y procesamiento primario, están a cargo del Servicio Nacional de Sanidad Agraria del Perú que es Senasa". Ahí, ya no tiene competencias Sanipes. Lo que sí se está colocando a las tres autoridades sanitarias en el primer párrafo, "en unión con los gobiernos regionales y locales", ¿por qué? porque las municipalidades son, de acuerdo a la Ley Orgánica de Municipalidades, son las encargadas de realizar este control, pero en los estudios y monitoreos que se han visto con evidencia científica, no está habiendo un respectivo control ni garantía de inocuidad de los alimentos.

**El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).**—Yo soy bastante confundido, presidente.

No sé si se pudiera leer exactamente cuáles son los artículos propuestos.

**El señor PRESIDENTE.**—A ver, ¿cómo va a quedar el dictamen para que pase al Pleno?

**La ASESORA.**— Los gobiernos regionales y los gobiernos locales...

**El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).**— Perdón, Artículo 1 sería, ¿cierto?

A ver, ¿por qué no lo leemos tal cual. ¿Qué estaríamos modificando? Un objetivo.

**La ASESORA.**— La modificación del Artículo 20...

## DOCUMENTO DE TRABAJO

**El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).**— Empezamos como objetivo ¿no?

**La ASESORA.**— No, no, no, no. Solamente estamos modificando el Artículo 20 del Decreto Legislativo 1062, que es el decreto que aprueba la Ley de inocuidad de alimentos.

**El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).**— Listo, Entonces, arrancamos. A ver qué diría, por favor.

**La ASESORA.**— En el Artículo 20...

**El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).**— ¿Qué dice ahora?

**La ASESORA.**— Le iba a hacer comparativo.

“los gobiernos regionales y los gobiernos locales, deberán brindar su apoyo a las autoridades sanitarias, tales como el Servicio Nacional de Sanidad Agraria del Perú, Senasa, la Dirección General de Salud Ambiental e Inocuidad Alimentaria Digesa y la Autoridad Nacional de Sanidad e Inocuidad en Pesca y Acuicultura, Sanipes. Para la aplicación de la presente ley dentro del ámbito de su circunscripción territorial y de acuerdo con sus leyes orgánicas.

Los gobiernos regionales y los gobiernos locales, deberán realizar las acciones necesarias para implementar y difundir la política nacional de inocuidad de los alimentos, así como coordinar y colaborar con las autoridades competentes de nivel nacional para el funcionamiento del sistema de vigilancia y control.

El control y la vigilancia del comercio interno de alimentos agropecuarios de producción y procesamiento primario, están a cargo del Senasa, en colaboración con los gobiernos locales, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 27972, que es la Ley Orgánica de Municipalidades, los cuales ejecutarán los procedimientos emanados de las reglamentaciones específicas que emita la Autoridad Nacional de Sanidad Agraria en esta materia.

El control y vigilancia del transporte de alimentos, así como la vigilancia de los establecimientos de comercialización, elaboración y expendio de alimentos, con excepción de los establecimientos dedicados a su fraccionamiento y de los servicios de alimentación de pasajeros en los medios de transporte, están a cargo del Senasa, en colaboración con los gobiernos locales, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 27972, que es la Ley Orgánica de Municipalidades.

**El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).**— Sí, pero... Yo he sido presidente ejecutivo de Sanipes, por eso tengo un interés especial en cómo se está diciendo esto, porque si esto me lo plantean, para mí no tiene ningún sentido. O sea, no puedes pedir

## DOCUMENTO DE TRABAJO

que Sanipes, ¿cómo era? que las organizaciones, las autoridades nacionales sanitarias, les brinden apoyo a los organismos. Es al revés. No estoy entendiendo y no sé por qué, luego solamente se habla de Senasa. Yo pediría, presidente, quizá un cuarto intermedio y que esto se someta a mejor redacción. Porque si no, no va a significar nada y estoy seguro que el MEF lo va a objetar, porque aquí no hay... no se habla de cómo se va a implementar los nuevos laboratorios.

Me parece que... La ley es buena en el sentido de que se necesita verificar la presencia de pesticidas en lo que va al mercado interno. Pero con esta ley, no me parece que se está logrando el objetivo. Gracias, presidente. Pediría un cuarto intermedio, por favor.

**El señor PRESIDENTE.**— A ver, el autor del proyecto está pidiendo la palabra.

**El señor SOTO PALACIOS (AP).**— Presidente, muchas gracias. Bueno, siempre con los mayores de los respetos al congresista Bustamante, pero aquí yo creo que, este es un artículo único y solo se está modificando el Artículo 20. Está clarísimo. Yo creo que mayor redundancia, por qué tenemos qué hacer.

Ahora, si bien es cierto, señor presidente, el texto está clarísimo, el predictamen está claro también.

Actualmente, Senasa, cuando, por ejemplo, las agroexportadoras, exportan al mercado internacional fuera de Perú, hacen solamente para el mercado internacional; pero se están olvidando, por ejemplo, quién controla todo lo que consumimos diario, día a día los consumidores, los usuarios.

O sea, absolutamente nadie controla ni los municipios distritales, ni los provinciales.

Entonces, lo que estamos pretendiendo, con esta norma, es que también Senasa haga control; porque, lamentablemente, todas nuestras familias, por ejemplo, hablamos de verduras, de apio, de todo lo que producen, están consumiendo con pesticidas. Eso es lo que estamos planteando, que Senasa también se ocupe a controlar, porque, lamentablemente, no puede ser posible que solamente Senasa haga control cuando exportamos todos los productos que producimos en el Perú; pero, sin embargo, se olvida el mercado local, que todos los días en los mercados, en los supermercados, no consumen los usuarios. Eso es lo que estamos pretendiendo cambiar, señor presidente. Muchas gracias.

**El señor PRESIDENTE.**— A ver, adelante, congresista Bustamante.

**El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).**— Gracias.

## DOCUMENTO DE TRABAJO

Yo estoy de acuerdo con la exposición de motivos que hace el congresista Soto. Yo también estoy de acuerdo con que Senasa debería. Pero ¿con qué laboratorios acreditados? Tenemos que hacer laboratorios acreditados. O sea, no es suficiente. Una cosa es lo que uno quiere y otra cosa es lo que va a lograr. O sea, la ley tiene un propósito bonito. La exposición de motivos no concuerda con lo que está siendo redactado.

Entonces, mi posición por eso es que se redacte mejor, de manera de que se pueda llegar... Quizá, por ejemplo, se puede decir que es de interés nacional que se establezca laboratorios acreditados por Inacal, para que puedan hacer esos análisis. Porque no es cuestión de decir que Senasa lo haga. El mercado local es inmenso y no hay laboratorio acreditado en este momento capaz de hacer esto. Me parece fantástico que los haya, esos laboratorios, pero hay que crearlos, hay que incentivarlos y hay que financiarlos.

Gracias, presidente.

Los de Senasa son todos del Estado. Y también hay laboratorios de apoyo, que son laboratorios privados. O sea, yo creo que la cosa es más compleja de lo que se está pretendiendo hacer en base a una exposición de motivos perfectamente lúcida y perfectamente bien intencionada.

Por eso pedí el cuarto intermedio para una mejor redacción, presidente.

Gracias.

**El señor PRESIDENTE.**— Listo. A ver, congresista.

**El señor SOTO PALACIOS (AP).**— Presidente, la última intervención. Pero actualmente Senasa, es un organismo técnico que cuenta con laboratorios.

Yo le diría, por ejemplo, que aprobemos con algunos, quizás Con cargo de redacción, creo que eso podría salir con cargo a redacción, de repente hay algún aporte del congresista Bustamante igual, bienvenido, porque es un proyecto de interés nacional. No es pensado "al congresista Soto se le ocurrió", sino, lamentablemente, todos los consumidores en el interior del país, aquí en la capital están consumiendo, que nadie hace, señor presidente, el control interno en los mercados, en los supermercados, y lamentablemente es así.

**El señor PRESIDENTE.**— Bueno, está claro, lo que queremos es, el problema es que Senasa se está olvidando de hacer el control interno. Entonces, solamente, ese es el problema, o sea, no tiene presupuesto y no tiene laboratorios.

## DOCUMENTO DE TRABAJO

Ahora un laboratorio a nivel nacional eso no va a permitir tomar todas las muestras, imagínense, a nivel nacional.

Entonces, en ese sentido, está planteando el autor del proyecto, con cargo a redacción.

Entonces pasamos al cuarto intermedio.

Bueno, retomamos nuevamente a la sección de Orden del Día, tenemos la presentación de la señora Verónica Zambrano Copello, presidenta del directorio del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, Ositran.

Suspendemos brevemente la sesión, para recibir a la invitada y a su equipo técnico.

Bueno, también anunciamos la presencia del ministro de Transportes y Comunicaciones, sea usted bienvenido.

**El señor MORANTE FIGARI (SP).**— Señor presidente. Congresista Morante, por favor, consignar mi asistencia.

**El señor PRESIDENTE.**— Muy bien, congresista Morante, van a consignar su asistencia.

*—Se suspende la sesión.*

*—Se reabre la sesión.*

**El señor PRESIDENTE.**— Bueno, retomamos la sesión.

Hoy día ha sido invitado el Ministro de Transportes y Comunicaciones, al cual damos la bienvenida, y también la señora Verónica Zambrano de Ositran, para exponer el tema: Los resultados del último informe técnico del proyecto de ampliación del aeropuerto internacional Jorge Chávez, donde se ha señalado que estaría al 99.5% y que persisten fallas para su puesta en funcionamiento anunciado para el próximo 30 de marzo del 2025.

En este tema, daremos la palabra al ministro de Transportes y Comunicaciones.

**El MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Raúl Pérez Reyes Espejo.**— Muy buenas tardes, señor presidente de la Comisión de Defensa y Consumidor, señores congresistas, miembros de la Comisión e invitados.

Permítame hacer una presentación.

**El señor PRESIDENTE.**— Sí.

## DOCUMENTO DE TRABAJO

**El MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Raúl Pérez Reyes Espejo.**— Bueno, tal cual se mencionó, estamos presentando la situación de la apertura del nuevo aeropuerto internacional.

Solo mencionar, importante, presidente, que el aeropuerto internacional Jorge Chávez, es una asociación pública privada, que fue concesionada en 1999, y estamos hablando de una situación en la cual tenemos, básicamente, cuatro actores. La primera es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones como concedente; la segunda, el segundo actor es justamente Lima Airport Partners, como concesionario, quien tiene a su cargo la operación y es el responsable de las mejoras que se han planteado en el marco del contrato de concesión que él tiene a su cargo; luego, tenemos un organismo supervisor, que es Ositran, en materia de toda la infraestructura de transporte; y, también, tenemos a un organismo supervisor en lo que tiene que ver con lo que es fiscalización de hidrocarburos, que es Osinergmin. Y usted pronto me preguntará y ¿por qué tiene que ver acá hidrocarburos? Porque hay una parte importante de esta infraestructura de transporte que requiere la certificación por parte del organismo de supervisión en inversión en energía Osinergmin. (3)

La siguiente, por favor.

Desde que comenzó el proceso de construcción, ha habido una serie de espacios de diálogo entre los distintos actores de la comunidad aeronáutica y también algunos que, si bien no lo son directamente están en una forma relacionados como migraciones, como aduanas y en esa línea es que desde el año pasado a solicitud de *Lima Airport Partners* además, se configuraron una serie de mesas multisectoriales que se reunían en principio quincenalmente, luego lo hicieron de forma semanal en la medida que ya avanzaba la obra más, con la finalidad de coordinar las distintas intervenciones que tienen que hacer estas entidades, particularmente las entidades del Estado, en términos de..., los equipos que tenían que tener listos la ubicación de los mismos, los espacios, y todo esto ha sido en materia de un trabajo importante de coordinación por parte del MTC con la LAP y con distintos actores del Estado.

Entonces, tenemos aquí un esfuerzo multisectorial muy importante y también en un segundo momento hemos tenido mesas también de trabajo, más bien de tipo operacional, ya más bien entre la DGAC, las aerolíneas y LAP, en la búsqueda justamente de ir resolviendo la problemática operacional.

Si bien, *Lima Airport Partners* es el concesionario y como mencionó, es el que tiene a su cargo la operación del aeropuerto, la operación misma involucra actores como las aerolíneas, y entonces se requiere un trabajo colaborativo entre los distintos actores para que pueda desarrollarse la misma.

## DOCUMENTO DE TRABAJO

Y además, a todo esto, hay actores que si bien no son parte digamos, no son ni aerolíneas ni concesionarios, son empresas que sin embargo trabajan en el aeropuerto haciendo trabajos operacionales, por ejemplo, los ramperos que ayudan a que el avión se acerque a la manga o se aleje de la zona de estacionamiento, lo que se llama el Puesto de Estacionamiento de los Aviones (PEA) y todo esto requiere mucha coordinación.

La industria de aeronáutica, es una industria donde la precisión marca la diferencia. Un camión no puede golpear a un avión, no puede golpear el tren de aterrizaje, el camión de remolque tiene que ser muy cuidadoso cuando jala el avión. O sea, todo esto es de mucha precisión porque cualquier falla que se pueda cometer ahí, puede poner en riesgo la vida de los pasajeros.

Y entonces, obviamente, tenemos que tener mucho cuidado en eso. Y por eso es que es una actividad donde el concepto de la seguridad operacional es fundamental.

Entonces, de hecho, a lo largo de la industria, cuando se ha visto el relajamiento, en otras experiencias internacionales, el relajamiento de las condiciones operacionales, de hecho, fue lo que pasó con todo el proceso desregulatorio en los 70, por ejemplo, de la industria de aviación comercial, fue una etapa en la que la desregulación vino acompañada de un importante aumento del número de accidentes de aviación civil.

Y esto, a lo largo de los últimos 30 años, se ha ido corrigiendo con cada vez mayor regulación orientada justamente en un marco de competencia, pero orientada a asegurar, valga la redundancia, la seguridad de la aviación comercial. Y eso es la razón por la que, en general, esta es una industria que opera en condiciones bastante seguras.

La siguiente, por favor.

Como parte de este proceso de inauguración del aeropuerto, estamos hablando además de una situación en la que no es un nuevo aeropuerto que está alejado del actual aeropuerto, sino que es un nuevo aeropuerto que está literalmente al costado del actual aeropuerto. Y entonces, este proceso de transferencia, se llama *ORAT*, por sus siglas en inglés, implica trasladar las funciones del actual aeropuerto al nuevo en una ventana de tiempo, inicialmente LAP la estuvo planteando hacerla en 6 horas, nuestra propuesta cuando hemos estado conversando de este tema era hacerla en 12 horas, la idea era que este aeropuerto, en el proceso de transferencia, va a dejar de operar por 6 o por 12 horas, y entonces no van a haber vuelos ni de entrada ni de salida, y por lo tanto, ahí hay que preparar esto con la debida anticipación para evitar justamente perjuicios a los consumidores.

## DOCUMENTO DE TRABAJO

Y por eso es que, hay que avisar con una anticipación relativamente debida, de cuándo es que se apertura o no se apertura el aeropuerto para efectos de no afectar a los consumidores.

Entonces, en esa línea es que, como parte del *ORAT*, cada uno de los actores involucrados, en este caso Ositrán, la Dirección General de Aeronáutica Civil y Osinergmin, lo que han ido haciendo es participando en la realización de pruebas y de actividades que conducen a tener certeza sobre si estamos ante una situación donde la seguridad es lo relevante o no.

En ese sentido, Ositrán ha hecho una serie de supervisiones, algunas con opinión previa y otras no opinadas, y en lo que ha detectado es, digamos, una serie de observaciones, yo le voy a dejar a la presidenta Ositrán, que ella ahonde en los detalles, porque es un tema que ya lo presentaron en una conferencia de prensa previamente, y que nos deja claro que estamos al 99.5% del nivel de operación que se requiere para la entrada de operación en la fecha planteada inicialmente, el 30 de marzo.

Entonces, es una cosa... Un primer tema. Un segundo tema tiene que ver con...

La siguiente, por favor.

A Osinergmin, le hemos pedido que nos informe sobre la situación del sistema de combustible particularmente, y ellos nos han indicado que en relación con el sistema se han hecho pruebas, varias pruebas, y que en la última de estas pruebas ya no ha obtenido resultados favorables, pero lo que todavía no han podido aprobar, es el sistema de detección de fugas y es falla del sistema de combustible.

Entonces, en ese sentido, es que no tenemos certeza de si este sistema va a estar operativo o no para el día 30. Entonces, lo que Osinergmin nos ha reportado es, en este momento no hemos hecho pruebas sobre eso, podría ocurrir si es que el proveedor de LAP lo tiene ya resuelto, pues esas pruebas se hagan muy pronto y en cuyo caso si pasan esas pruebas, quiere decir que esa prueba será ya cumplida y podríamos estar en una mejor situación para poder inaugurar el aeropuerto. Pero, a la fecha esa prueba no ha sido realizada y es importante mencionar esto porque cuando hicimos la modificación de la fecha, la primera modificación que fue el 30 de enero, estaba programada para cuando se hizo la modificación, se hizo pensando en una serie de actividades y se calendarizó esta fecha, pero aquella vez, la fecha del sistema de prueba de combustible estaba planteada para el día 27 de enero. La última prueba exitosa de este sistema se ha hecho el 5 de marzo.

## DOCUMENTO DE TRABAJO

Entonces, lo que quiero con esto es dejarles un poco en el esquema, es que podría ocurrir, y ojalá que así sea, que muy pronto el sistema de detección de fugas y fallas a cargo de... que tiene que ser supervisado por el Osinergmin, dé unos resultados exitosos y en cuyo caso, la verdad, estaríamos cada vez más cerca de la inauguración del aeropuerto, pero lo que no podemos afirmar hoy es que, al no tener una fecha del sistema de pruebas ya determinada por el Osinergmin y menos un resultado sobre ella, hoy no podríamos afirmar que estemos en condiciones de inaugurar el aeropuerto, en particular en materia de la seguridad del sistema de combustible, que es muy importante.

Y la tercera, la siguiente, por favor.

Son los hallazgos que detectó la Dirección General de Aeronáutica Civil, que es finalmente la autoridad administrativa en materia de aeronáutica [...] en el Perú, que es una dependencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Ahí lo que se ha detectado es que hay una serie de... en la prueba de los sistemas de instrumentación y detección de fugas, todavía están pendientes. Lo mismo, las pruebas de válvulas de emergencia full de combustible, el fuel, que es lo que se llama el [...] *off*. La aceptación también de las bombas contra incendios, las pruebas de máxima demanda de agua y espuma, además también que, a la hora de hacer el trabajo en rampa, en la única prueba que se ha hecho con aviones reales, se detectó la necesidad de una mayor capacitación por parte del personal de las empresas dedicadas justamente a conducir el avión hacia la manga o de la manga hacia la pista de despegue y ese proceso es muy importante realizarlo de forma segura.

Entonces, este es un aeropuerto que tiene características distintas al actual, es un aeropuerto que tiene dimensiones menores, igual cumple con lo que establece la normativa internacional, pero al tener menores dimensiones requiere una mayor capacitación y entrenamiento de los operadores en rampa, lo que se llaman los ramperos. Y ese proceso, la verdad, sobre eso no se ha hecho tanto, se ha hecho poco, y creemos que hay que hacer más pruebas para poder tener la tranquilidad de que los aviones van a acceder a las plataformas sin ningún problema.

Con todo esto, presidente, es que llegamos a la conclusión...

La siguiente, por favor.

Que están los hallazgos acá un poco resumidos, llegamos a la conclusión que, para la fecha del 17 de marzo, que fue el día de ayer que se hizo el anuncio, no tenemos la certeza de que las pruebas que están pendientes se puedan levantar razonablemente en los siguientes 13 días y que por lo tanto podamos tener la operación lista para el día 30 de marzo y es la razón por la que

## DOCUMENTO DE TRABAJO

se ha procedido a plantear justamente a LAP, que no se le va a otorgar el certificado de operaciones y servicios aeroportuarios hasta que esas pruebas no sean realizadas.

Es bien importante aquí, presidenta, este es un aeropuerto muy importante, el aeropuerto Jorge Chávez, un aeropuerto que está en operación y que el nuevo aeropuerto va a implicar una gran mejora en la infraestructura y un beneficio para los consumidores. Pero, primero que el tema de la modernidad y la mejora en el uso de la infraestructura, lo que necesitamos es asegurarnos que la misma sea segura, de cara a la operación.

Y esa es la razón por la que justamente hemos considerado que no debe inaugurarse todavía el día 30 de marzo. Y más bien, lo que tenemos que hacer es esperar a que el LAP, plantee una propuesta de un programa de pruebas que permitan levantar las observaciones que han hecho tanto Ositrán, Osinergmin, como la Dirección General de Aeronáutica.

Esto, señor presidente, es lo que queríamos presentar.

**El señor PRESIDENTE.**— Damos el pase a la señora Verónica Zambrano, para que en el mismo tema señale lo correspondiente para la cual ha estado invitada.

Adelante.

**La PRESIDENTE DEL ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO (OSITRÁN), señora Verónica Zambrano Copello.**— Gracias, señor presidente.

Bueno, nosotros, como bien indicó el señor ministro de transporte, somos supervisores de la obra, así que nuestra función es identificar cuáles son, digamos, los hitos que se deben ir cumpliendo en este desarrollo.

Sin embargo, este es un *fast track*, entonces los hitos no están establecidos de manera detallada, sino que hay grandes hitos como la entrega de la segunda pista y la torre, como fue en su momento, y ahora ese sería el segundo hito, que es la entrega del terminal.

Según el acta suscrita el 30 de enero del 2025, la fecha nueva que debe cumplir LAP, es el 30 de marzo de este año, para la entrega de este nuevo terminal de pasajeros.

Siguiente.

Este nuevo terminal de pasajeros tiene una situación, un estado de avance...

Siguiente, por favor.

## DOCUMENTO DE TRABAJO

Este nuevo terminal de pasajeros lo que tiene es un equipamiento y una infraestructura que está establecida ya en el diseño, que nosotros debemos supervisar. Entonces, dentro de nuestra última supervisión que hemos realizado, el día 14 de marzo del 2025, lo que hemos detectado es un avance del 99.5% de la obra y hay un faltante del 0.5%.

Ese 0.5%, está representado básicamente por temas de falta de integración de los sistemas. Esa falta de integración de los sistemas nosotros la hemos identificado principalmente en el sistema de detección de alarma contra incendios, que es el sistema DACI. Allí hemos comprobado que algunos sistemas faltan integrar y en las pruebas hubo algunos errores que aparecieron, digamos, reportados y que ellos tienen que levantar.

Luego está el LAC, que es el sistema de control de accesos, que es para que, digamos, las puertas se abran y den una alarma cuando son abiertas por algún usuario. También ahí hemos detectado un problema de integración. La red local del área LAN, que también falta su sincronización a la red. El sistema de megafonía, que es tan importante en el aeropuerto, falta continuar con la integración al BMS. El FIDS, que es la pantalla que tienen para los viajes, también falta que esté integrada.

Siguiente, por favor.

El sistema de iluminación también esta en proceso de integración al sistema de control centralizado.

Luego, hemos identificado unas pruebas de arquitectura que son menores, pero también están en la lista de faltante como algunas herramientas de *drywall* que se tienen que retirar o algunos problemas de jardinería que no están completos, pero esos son temas menores.

Bueno, temas de seguridad porque vemos que se continúan todavía con la integración y conectividad con los interfonos del nuevo terminal, que es el centro de control de seguridad.

Básicamente, esto lo que nos obliga es, a seguir haciendo pruebas en las cuales estos sistemas demuestren que ya fueron correctamente integrados.

Siguiente, por favor.

Luego, también hemos observado que todavía a la empresa le faltan ciertas licencias de autorizaciones. En lo que son las instalaciones a cargo del LAP, le falta precisamente la actualización de certificado de operación y servicios aeroportuarios, que lo debe otorgar la DGAC y que precisamente es el certificado que ya ayer anunciaron en el MTC que no se cuenta con los días necesarios **(4)** para poder levantar las

## DOCUMENTO DE TRABAJO

observaciones que se ha hecho y que no se va a otorgar al 30 de marzo.

Luego, hay un registro de usuario no doméstico que debe ser otorgado por Sedapal, la licencia de playa de funcionamiento del ITSE que nos da la municipalidad y existen también otros certificados por parte de las entidades del Estado y de terceros, que van a trabajar en lo que vienen a ser básicamente la parte de almacenes que también está pendiente de otorgar.

Entonces digamos que, hay una lista todavía de autorizaciones que están pendientes para que este aeródromo funcione. Es cierto que hay algunas entidades del estado y aerolíneas que son las que tienen que conseguir unos certificados como el ITSE y eso no es responsabilidad del LAP, esa parte, pero de todas maneras si no se logra instalar a estas entidades o estas empresas dentro de lo que es digamos el terminal, no tiene sentido tampoco que funcione, ese es un tema también que nosotros hemos hecho anotar.

Siguiente, por favor.

Luego están las pruebas ORAT, que se han venido realizando, pero que existen una serie de observaciones que están pendientes y que han sido presentadas por los usuarios, esas observaciones están en línea o están en base, con algunos acuerdos que se tomaron dentro del mismo escenario de reuniones, que se llevaron a cabo para establecer cuáles eran las regla de este ORAT. Dentro de esas reglas hay ciertas observaciones que presentan los usuarios y que deben ser levantadas y que también a la fecha están pendientes.

Siguiente, por favor.

Ahí hay un estatus de las observaciones pendientes de atención, desde todas las pruebas que se han realizado en este último mes, desde el 18 de febrero hasta el 13 de marzo, que fue la última y que todavía tiene un porcentaje pendiente por levantar.

Siguiente, por favor.

Bueno, ya llegando a las conclusiones de este tema, el resultado es que en esta inspección del 14 de marzo el avance es al 99.5%, el 0.5% restante corresponde a las actividades que he indicado, habiendo varias integraciones del sistema que sí son críticos para que el sistema empiece a funcionar.

Bueno, se definió también esa acta del 14 de marzo, o se precisó que la fase 1A es de 209 000 metros cuadrados, que es lo que debió entrar a funcionar el 30 de marzo y que ahora estamos a la espera que, con las subsanaciones del LAP, se defina cuál sería la fecha de ingreso de operaciones.

## DOCUMENTO DE TRABAJO

Y bueno, sigue en pendiente los permisos del LAP y de terceros para que también se pueda dar inicio a esta operación de manera exitosa, al igual que levantamiento de observaciones de ORAT que hace un momento mencioné.

Eso sería el reporte, digamos, resumido de esa inspección.

Gracias.

**El señor PRESIDENTE.**— Muchas gracias.

Si algún congresista desea participar.

El congresista Soto.

**El señor SOTO PALACIOS (AP).**— Presidente, muchas gracias.

Presidente, yo creo que, es muy lamentable lo que está pasando con la inauguración del aeropuerto Jorge Chávez. Nos ha venido diciendo, señor presidente, del 18 de diciembre que se iba a inaugurar; después de ello, el 30 de enero; después de ello ahora, el 30 de marzo supuestamente, ahora cambian de fecha.

La verdad que aquí yo no sabía que iba a venir el señor ministro transportes y comunicaciones, pero yo no creo en su palabra, yo creo que usted, señor ministro transportes, ha perdido la credibilidad y no le creemos. De verdad, con todo respeto a través de la mesa, porque no puedes decir una o tres cosas...

**El señor PRESIDENTE.**— Congresista...

**El señor SOTO PALACIOS (AP).**— A través de la mesa, presidente.

**El señor PRESIDENTE.**— Sí, pero con respeto ...

**El señor SOTO PALACIOS (AP).**— Por eso, a través de la mesa.

Siempre con el mayor de los respetos, señor presidente.

**El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).**— Yo pediría que más bien retire la expresión, una cosa es que no se tenga confianza en las autoridades, otra cosa es hablar de alguien en particular. Es un invitado yo pienso que deberíamos guardar la compostura colega, me permito sugerirle.

**El señor PRESIDENTE.**— Retire la palabra.

**El señor SOTO PALACIOS (AP).**— ¿Qué palabra retiraría señor presidente?

**El señor PRESIDENTE.**— Que no le creen, la no creencia.

## DOCUMENTO DE TRABAJO

**El señor SOTO PALACIOS (AP).**— Bueno, creo que a una persona lo creemos por sus palabras, por sus actos, porque el señor ministro no puede decirnos cada vez, vamos a cambiar fecha, entonces es una falta de respeto creo a todos los peruanos; entonces, si eso los ofende, bueno pues, igual yo creo que estoy diciendo lo cierto, porque la verdad tantas cosas que ha pasado, falta de capacidad de gestión.

Muchas gracias, presidente.

**El señor PRESIDENTE.**— A ver si otro congresista desea participar, por favor.

A ver, el congresista Bustamante.

**El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).**— Gracias, presidente.

Saludo la presencia del ministro de transportes, la presidenta del consejo directivo de Ositrán.

Yo tengo una pregunta, una inquietud respecto a este número 99.5%, ¿qué significa eso exactamente? Que hay, vamos a decir, mil cosas por hacer de las cuales ¿han hecho 995 y faltan 5? y la sexta cosa por hacerse es de igual de peso que la primera o que, es como que yo tuviera este celular, yo digo: estoy haciendo un celular y mi celular está construido en 99.9999% ¿Qué falta? que cuando presiona el botón de encendido, me encienda; entonces, en realidad estoy al 0%. No he probado que funciona.

Entonces la pregunta es, ¿qué tan crítico es esto? Yo entiendo lo de las pruebas de espuma, incendios, entiendo las diferentes pruebas de seguridad que son muy importantes, pero ¿cuál es el peso que tiene realmente en lo que le falta al aeropuerto? A lo mejor se puede hacer en dos días mañana, ¿no?

Entre dos días y pasado mañana se puede entregar. Por eso es que pregunto, ¿qué significa este 99.5% específicamente? Para poder comprender la magnitud del atraso o del adelanto.

Gracias.

**El señor PRESIDENTE.**— Adelante.

**La PRESIDENTE DEL ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO (OSITRÁN), señora Verónica Zambrano Copello.**— Sí, gracias.

Ese porcentaje que está ponderando es el valor de las inversiones. O sea, este aeropuerto tiene las inversiones que son: las infraestructuras y los equipamientos, que tienen un valor basado en una suma que se identificó originalmente. En base a esos valores, ese monto se ha dado valores a cada

## DOCUMENTO DE TRABAJO

infraestructura y a cada equipamiento. Valor monetario, efectivamente.

Entonces, cuando decimos que está al 99.5% significa que las inversiones y los equipamientos al 99.5% están correctamente instalados y funcionando. Eso que no está funcionando lo retiramos. Que es muy distinto a que si es crítico o no.

Porque yo podría estar en el 99.9%, pero si ese 0.1% que falta es crítico, nuestra opinión va ser: que eso tampoco funcione.

Y podría ser que este que falte, por decirle, un 3% representado por jardinería, las plantas son bonitas, pero no son críticas, podría empezar. Entonces, es muy distinto que, lo que falte sea crítico a que el porcentaje que nosotros damos que está basado en inversión.

**El señor PRESIDENTE.**— ¿Tienen alguna fecha estimada? ya sabemos que el día 30 no se va a entregar, ¿En cuántos días aproximadamente se pueden levantar estas observaciones? Porque lo que estaba escuchando es cuestión de sincronizar los programas...

**La PRESIDENTE DEL ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO (OSITRÁN), señora Verónica Zambrano Copello.**— Es que eso depende de LAP.

**El señor PRESIDENTE.**— No tienen ninguna fecha definida.

**La PRESIDENTE DEL ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO (OSITRÁN), señora Verónica Zambrano Copello.**— A ver, yo voy a hacer un resumen pequeñito nomás de los plazos.

Esto solamente se ha prorrogado una sola vez. El primero, la fecha fue el 30 de enero, la prorroga fue al 30 de marzo, luego no habido ni va haber ninguna prorroga, porque justamente el Ministerio lo que nos está diciendo es: *"tú tenías al 30 de marzo que estar listo, y no estas listo. Entonces yo, no como otra parte del contrato de concesión, sino como autoridad, no puedo darte esos permisos porque no voy a comprometer la seguridad de las personas"*.

Entonces, ¿quién tiene que levantar? Como en cualquier escenario, el administrado o el que tiene la falta. Entonces, lo que tiene que hacer LAP es, presentar un cronograma indicando cómo va a levantar esas pruebas. Hay muchas que pueden ser muy rápidas, efectivamente, de repente nos sorprende con un cronograma interesante y nosotros como autoridad estamos listos a trabajar 24 horas por 7, con tal de que esto se levante pronto, pero digamos que la iniciativa viene de parte de quien tiene que

## DOCUMENTO DE TRABAJO

construir la obra y quien tiene a cargo la obra, que es el concesionario.

**El señor PRESIDENTE.**— Perfecto, adelante ministro.

**El MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señor Raúl Pérez Reyes Espejo.**— Sí, señor presidente, simplemente para ratificar lo que acaba de decir la doctora Zambrano, totalmente, efectivamente esta no es la tercera postergación, esta es la primera postergación. Y eso quería, por su intermedio, aclararle al congresista Soto que aquí no hay una dilación de las decisiones. Y la otra cosa es que estamos ante una situación de un contrato de concesión, que tiene actores, uno de ellos importante es el concesionario.

Cuando el concesionario, como en este caso, no cumple con una fecha que está pactada con él mismo, porque no es una fecha que se le impuso, lo que está ocurriendo en este caso es que, como ya mencionó ayer y lo mencionó ahora la doctora Zambrano, pues lo que corresponderá a partir del día 30 de marzo, es aplicar el régimen sancionador que corresponde.

Eso es lo que..., a nosotros no nos genera ninguna alegría el implementar un régimen sancionador en ninguna empresa, lo que queremos es que cumpla. Entonces, si la empresa en los siguientes 10 días, 15 días, 30 días, en el plazo que ellos crean conveniente, presentan un levantamiento, un plan de levantamiento de observaciones y ese se realiza, ocurre, la verdad que en buena hora inauguramos el aeropuerto.

Creo que, lo que no estamos aquí trabajando es, con un cálculo político sobre el tema. O sea, nosotros estamos trabajando pensando en los ciudadanos del Perú y lo que no podemos hacer es, por quedar bien con un congresista, inaugurar algo que no es seguro. Eso no lo podemos hacer.

**El señor PRESIDENTE.**— Perfecto.

Adelante, congresista Soto.

**El señor SOTO PALACIOS (AP).**— Presidente, creo que aquí no estamos... o sea, yo creo que el sector no debe trabajar para que le caiga a un parlamentario bien, ¿no? pero ¡señor ministro!, o sea, a usted ya reiteradas veces..., por ejemplo,

**El señor PRESIDENTE.**— Congresista...

**El señor SOTO PALACIOS (AP).**— En junio, a través de la mesa, señor presidente, en junio del año pasado, señor ministro, aquí, en la misma comisión, usted ha dicho por ejemplo, de los miles de usuarios perjudicados que... ¿usted que ha dicho? que había 500 millones de dólares de póliza que iban a indemnizar y pasa seis

## DOCUMENTO DE TRABAJO

meses, señor presidente, y dice que a los usuarios le han dicho que: no van a indemnizar.

Entonces, bueno sus palabras se lo ha llevado el viento. Entonces, yo no estoy inventando, son cosas que han pasado entonces, por eso el tema de los aeropuertos, usted ha dicho vamos a inaugurar tanto, tanto, tanto, tres fechas, entonces tampoco no diga que no ha mentido.

**El señor PRESIDENTE.**— Si alguien de los colegas congresistas desea participar.

Bueno, entonces como no hay más intervenciones agradecemos la presencia del Ministro de Transportes y Comunicaciones, el señor Raúl Pérez Reyes, quien nos ha honrado con su presencia, pero tenemos un tema pendiente todavía que hay que tratarlo con Ositrán.

**—Se realiza una breve pausa en la comisión para la salida del Ministro de Transportes y Comunicaciones.**

**El señor PRESIDENTE.**— La presidenta de Ositrán, se le ha invitado por dos temas, uno de ellos ya fue tratado y ahora falta el otro.

Informe de los resultados de la evaluación encargada a la empresa APSA y la labor de los peritos contratados del Colegio de Ingenieros del Perú, en el caso del Puente Chancay; así como informar sobre la situación del mantenimiento y conservación de la infraestructura de los puentes que forman parte de los contratos de concesión que tiene Ositrán bajo su competencia.

Adelante.

**La PRESIDENTE DEL ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO (OSITRÁN), señora Verónica Zambrano Copello.**— Señor presidente, por su intermedio voy a dejarle a cargo al ingeniero Francisco Jaramillo que es nuestro gerente de supervisión para que nos exponga sobre este tema.

**El señor PRESIDENTE.**— Adelante, Ingeniero.

**El GERENTE DE SUPERVISIÓN DEL ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO (OSITRÁN), señor Francisco Jaramillo.**— Muchas gracias, señor presidente, señores congresistas, agradeciendo la oportunidad para exponer los temas de agenda que ha señalado acá el señor presidente.

Efectivamente, nosotros hemos preparado una presentación respecto a los alcances de supervisión y fiscalización que hace

## DOCUMENTO DE TRABAJO

Ositrán, respecto a los contratos de concesión de infraestructura carretera de red vial.

### **-Inicio de la proyección de presentación.**

Si ponemos ahí la presentación.

Siguiente por favor.

Acá hay un tema importante que señalar, nosotros supervisamos la red vial concesionada únicamente. Pero aquí hay que definir los números y alcances.

De la red vial del Perú en kilómetros:

Transnacionales 27 110 kilómetros, la red departamental 27 506, vecinal 113 818.

Entonces acá hay un tema, nosotros supervisamos solamente 6,600 kilómetros y eso es concesionada, y que equivale al 3.92% de la red vial del Perú. O sea, no todas las carreteras están bajo el ámbito de supervisión del Ositrán, sino solamente el 3.92% de la red vial del Perú. Y eso equivale también al 24.35% de la red vial nacional.

Tenemos **(5)** 16 contratos de concesión de redes viales y que ese sí está dentro del ámbito de la concesión. Y dentro de esos contratos de concesión, los podemos separar en dos grupos. Autosostenibles, que por ingreso de los peajes que se genera, el concesionario se encarga de la construcción, operación y mantenimiento. Hay otras carreteras por el flujo vehicular, tal como lo ha diseñado Proinversión, los ingresos generados por operación a través del peaje, no cubren la operación, mantenimiento ni la construcción de esta infraestructura.

En ese caso, el Estado peruano tiene que cofinanciar ese diferencial para garantizar los niveles de servicios que se brindan en esta infraestructura.

Siguiente, por favor.

Y en términos generales, en esos 16 contratos de concesión, nosotros supervisamos, una vez que está construida la infraestructura, que esta infraestructura se cumpla los niveles de servicio de cara a los usuarios. Eso es lo que va a recibir que la infraestructura esté en condiciones de transitabilidad adecuada, con niveles de servicio que tenga señalización horizontal, vertical, equipos de apoyo de atención en accidentes, ambulancias, grúas, auxilio mecánico, tal cual está previsto en el contrato de concesión y esa es la función de Ositrán en estas carreteras, en estas infraestructuras concesionadas verificar que ésta se cumpla.

## DOCUMENTO DE TRABAJO

Siguiente por favor.

Y entonces, nosotros hacemos en estas evaluaciones de niveles de servicio, hacemos supervisión permanente. La supervisión de esos niveles de servicio de manera individual. En toda esa red de contratos de concesión de carreteras bajo el ámbito de supervisión, nosotros tenemos una red de supervisores in situ que están en la zona de la infraestructura verificando que de manera permanente se cumplan niveles de servicio y eso se llama supervisión individual de niveles de servicio de manera permanente.

Ocurre, por ejemplo, un derrumbe o un deslizamiento de acuerdo al contrato de concesión. El concesionario tiene que actuar dentro, dependiendo de los contratos, 48, 72 horas a recuperar la transitabilidad que se permita circular el tránsito. Entonces, esa acción nosotros verificamos en campo que se restablezca.

Siguiente, por favor.

Hay un tema importante también, o sea, de cara a los usuarios en estas carreteras concesionadas, que se mide el nivel de confort hacia los usuarios. En estas carreteras que están bajo el ámbito de supervisión, hay un índice importante de cara a los usuarios que se llama el IRI, el índice de rugosidad superficial, que quiere decir que cuando el usuario con el vehículo circule por la vía, no esté saltando, vibrando sobre eso, eso es confort hacia el usuario y en todas estas carreteras que está bajo el ámbito de los Ositrán, bajo nuestra supervisión, estos índices que se miden de manera anual con una empresa tercerizada que trae equipos especializados, por ejemplo, hemos contratado por ejemplo a esta empresa *DynaTex*, es de referente internacional que fabrica los equipos para que mida los niveles de calidad de servicio en la vía. Hizo una consultoría para nosotros. APSA también por periodos, CCB y así hay diferentes, abierto y Ositrán, hace un concurso específico para seleccionar esta empresa que haga la supervisión de niveles de servicio de manera global en toda la carretera. Selecciona una muestra y ahí le verifica el cumplimiento de todos los parámetros de niveles de servicio establecidos en los contratos de concesión, pero acá hay un tema importante que hay que señalar.

Los contratos de los años suscritos en primera generación del 2001 para adelante tenía unos parámetros, digamos, muy generales de niveles de servicio. Ahora, con las versiones recientes de los contratos de concesión, si decimos que los niveles de servicio tenían 10 parámetros en los contratos iniciales, ahora se llega hasta 100 parámetros de niveles de servicio en los contratos más recientes. Ha ido evolucionando y con cara al usuario y a la seguridad vial que se genera en las vías.

## DOCUMENTO DE TRABAJO

Siguiente, por favor.

Resultados de la supervisión de fiscalización en los contratos de concesión.

Siguiente, por favor.

Nosotros de manera transparente publicamos nuestro plan de supervisión, en estos contratos de concesión establecemos primero, aprobamos nuestro plan de supervisión todos los diciembres de cada año y, identificamos nuestras acciones de supervisión.

Por ejemplo, ahí al año 2024, solamente para carreteras se ha hecho 1237 actividades de supervisión en las vías, en las vías concesionadas. Y ahí se puede ver ahí en la presentación actividades de fiscalización en cada uno de los contratos de concesión. Autopista de Norte, Carretera Sierra Piura, que es Buenos Aires-Canchaque, que es la Sierra Piura, Interoceánica Sur, Tramo 2, en cada uno de ellos, y podemos ver cómo están las actividades de supervisión de manera permanente del Ositrán.

Para el año 2025 también tenemos...

Siguiente, por favor.

El resultado de lo que a la fecha nosotros a enero como estamos con las actividades de supervisión.

Siguiente, por favor.

También tenemos actividades adicionales al plan de supervisión. No nos enmarcamos únicamente que está en el plan de supervisión, sino también suceden eventos y que generan la necesidad que el supervisor esté de manera más permanente en la zona y generamos otras actividades adicionales de supervisión.

Siguiente, por favor.

Este cuadro es importante. Ahí, ¿que señala? ¿cuál es el nivel de servicio que en las vías los concesionarios como gestores de la infraestructura vial están obteniendo en la carretera? Hay un indicador que se llama el IRI, como señalaba, por ejemplo, en la red vial 6, Pucusana Cerro Azul ICA, el contrato de concesión exige un nivel de servicio 3, pero; sin embargo, el concesionario logra 1.45 es un estándar mucho mejor a favor del usuario y esto ¿que genera?

Siguiente, por favor.

Que beneficios mire, estos valores de rugosidad en el pavimento en la superficie de rodadura muy bueno, sin huecos se traducen en el ahorro anual de combustible y mantenimiento de los

## DOCUMENTO DE TRABAJO

vehículos y tiempos de viaje en la carretera. Porque si no imagines si una vía está llena de baches, ondulaciones, el tiempo de viaje también es mucho mayor en esa vía.

Entonces, y aquí tenemos los resultados en los 16 contratos de concesión. Cuál es el estándar que producto de las mediciones que se efectúa ya sea a través de los años. Ahorita tenemos nuestra tenemos vigente un contrato con la empresa APSA que señaló que, mide los niveles de servicio, se verifica este nivel de servicio en cada uno de las vías.

Siguiente por favor.

Entrando con respecto para el caso de la red vial 5 específicamente, para el puente de Chancay, que lamentablemente hubo este tema del puente, ahí este es un extracto de los parámetros de niveles de servicio vinculados al puente de Chancay, por ejemplo, a los puentes en general. ¿Qué es lo que los contratos de concesión prevén? Por ejemplo, en las intervenciones en las que se permita el libre escurrimiento de las aguas, que no haya obstrucciones en el río, porque eso me va a generar problemas de reducción de la sección hidráulica del río y eso genera incremento de velocidades que me genera socavaciones. Entonces, ¿qué es lo que tiene que hacer el concesionario? Hacer actividades de limpieza de cauces. Pero hay un tema importante. Su actuación es solamente dentro del derecho de vía que le compete.

Pero hay competencias más allá, ¿de quién? de la Municipalidad y Gobiernos Regionales. Entonces, un poco adelantándome acá los resultados que han dado los peritos. ¿Por qué se ha pasado este efecto de socavación y así incremento de velocidad, sin que sea pico? Que aguas arriba se han estado generando sobre explotación de canteras, extracción de material, más agregado grueso y agregado fino para construcción de otros proyectos. Pero eso no está dentro de la competencia y control del concesionario, porque están aguas arriba.

Entonces decía que, un tema importante es este parámetro que permita el libre escurrimiento de las aguas en los ríos y efectivamente eso va a ser para protección de los puentes, específicamente para los puentes. Por ejemplo, verificamos el tema de las calzadas, los obstáculos que se generan en el puente, el tema de las barandas, las grietas y fisuras que se presentan en la superestructura y la subestructura. Y eso también lo verificamos porque son niveles de servicio que están adosadas en el contrato de concesión. Elementos metálicos, corroídos, disgregados y sucios. Eso es parte del contrato de concesión y parte de la evaluación de la empresa APSA que ha hecho dentro de sus obligaciones dentro de Ositrán, de su contrato que se tiene con ellos.

## DOCUMENTO DE TRABAJO

Siguiente, por favor.

En la evaluación de APSA, en el puente de Chancay, teníamos nosotros nuestro contrato vigente de la red Vial 5, y está el tema de los niveles de servicio que se tiene que cumplir. Hay plazos para subsanar en estos contratos, en estos niveles de servicio, por ejemplo, permitir el escurrimiento libre del agua, son plazo máximo de subsanar esa observación que se detecta en la inspección: siete días. Si se excede de esos siete días, el concesionario está sujeto a sanciones y penalidades en el marco del contrato de concesión y nuestro reglamento general de supervisión y reglamento de infracciones y sanciones.

Siguiente.

Nosotros, como le decíamos, tenemos estos contratos vigentes actualmente de APSA, específicamente para el puente de Chancay, y efectivamente el antes del evento en el mes de septiembre, octubre, este mismo dentro de su empresa supervisora, dentro de su acción de supervisión, determinó parámetros de condición insuficiente PSI respecto al puente.

Siguiente.

Y nosotros, vemos cómo se notificó ahí algunos defectos que se determinaron los especialistas dentro de esta empresa supervisora, hay especialistas en el tema vial, especialistas en puentes, determinaron ciertas observaciones que ahí se muestran en la foto, justo en la zona del puente.

Siguiente, por favor.

Por ejemplo, las fisuras, grietas y efectivamente el concesionario está en la obligación de subsanarlo. No es que no se haya identificado de manera oportuna. Estas son labores de mantenimiento. Hay que tener en cuenta que eso es un puente, que es un puente que heredó de la parte de la concesión. No es un puente nuevo, es un puente que ya tiene cerca de 87 años, correcto, y que era necesario adecuar al nuevo marco normativo del manual del puente es dado por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, ya sea por carga, por diseño, correcto, todos esos reglamentos y también el tema hidráulico, es un tema importante que ahorita voy a señalar.

Siguiente, por favor.

Las más vistas, respecto a los trabajos de mantenimiento del bien del puente como el concesionario recibió en su oportunidad.

Siguiente.

## DOCUMENTO DE TRABAJO

Acciones que nosotros dentro del evento, ha ocurrido el 13 de febrero, Ositrán como participó en este evento para la atención de esta emergencia. Y efectivamente ahí hay un tema para ver las causas de este efecto, Ositrán contrató dos especialistas del Colegio de Ingenieros, uno es estructural y un hidráulico para ver, ¿cuáles han sido las causas probables de esta falla?.

Siguiente, por favor.

Entonces, podemos ver vistas de la evaluación de los dos peritos del Colegio de Ingenieros, haciendo las verificaciones. Lógicamente, nosotros ya disponemos del informe de los peritos y se ha remitido a los congresistas que...

**-Al parecer, al Ingeniero Francisco Jaramillo, le consultan si a remitido los informes a la comisión.**

**EL GERENTE DE SUPERVISIÓN DEL ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO (OSITRÁN), señor Francisco Jaramillo.-** A la comisión específicamente, no. Sino, a los congresistas que en su momento nos lo solicitaron.

Producto del resultado de esa evaluación, nosotros le hemos remitido oficialmente a los congresistas que nos solicitaron, nosotros lo podemos enviarles también.

Correcto. Entonces ahí vemos vistas de cómo los peritos en estructural y hidráulica, hicieron la evaluación post del evento.

Por ejemplo, ¿Qué dice el especialista de puentes e hidrología hidráulica? Estos son dos puentes mellizos, datan de periodos diferentes. Y el tema es básicamente que, se tenía la necesidad de adecuar al nuevo marco normativo, de manual de puentes, (6) tanto de carga y diseño estructural.

Pero hay un tema importante que data de acá, que el especialista hidráulico no lo dice, que el puente tenía una inadecuada ubicación. Estaba en una curva de un río y que eso, el actual marco normativo y también los anteriores señalaban que en una curva no se puede ubicar un puente, correcto, porque eso genera incremento de velocidades, de velocidades del flujo hidráulico y allí a los pilares intermedios, pilares intermedios que impacta el agua le afecta dos fuerzas, dos componentes de fuerza, no quiero ser muy técnico, pero efectivamente dos componentes de fuerza al ser un eje en curvo, correcto, y eso genera el efecto de socavación con mayor intensidad en eso.

Otra, ¿Cómo se llama?, de las conclusiones que arriba este especialista, tanto estructural como hidráulico, que la tipología del puente no era adecuada para este tipo de río. ¿Por

## DOCUMENTO DE TRABAJO

qué? Porque tiene pilares intermedios. Hay apoyos intermedios. ¿Correcto? Se refiere a esos apoyos intermedios del tablero.

¿Qué es lo que se recomienda para este tipo de puentes? Que sea de una sola luz y que sea de otro tipo de tipología. ¿Correcto? Entonces eso al tener un pilar intermedio es más vulnerable al efecto de socavación como ha ocurrido acá y hay que tener presente que la cimentación era casi el tipo superficial solo tres metros, solamente tres metros, eso está bien detallado en el informe de los peritos que efectivamente, por la tipología, por la ubicación del puente y la falla básicamente ha sido por falla en el apoyo, en el apoyo del pilar central es el que ha fallado por socavación abrupta y hay unos desplazamientos ha generado el asentamiento y la caída del colapso.

Quiero también poner de ejemplo, que similar efecto sucedió en el puente a Aguas Claras y Naranjo en Tarapoto, efecto de un terremoto que hubo ahí por Amazonas, y ahí Ositrán, por ejemplo, determinó que el pilar central, debido a este efecto sísmico, se había girado, girado, y eso generaba inestabilidad. Acción primera que hizo Ositrán, luego de una evaluación y a la apertura de las juntas que evidenciamos, restringir el tráfico y habilitar otro paso alternativo. Aquí la configuración, o sea, de las inspecciones que se han hecho al concesionario y Ositrán no se evidenció ninguna falla con la inspección visual como manda la guía de inspección de puentes.

Siguiente, por favor. Siguiente por favor.

Voy a correr.

Este es un tema importante. Ese es el puente temporal modular que se ha habilitado para generar el tránsito y acá hay un tema importante que tanto Ositrán, el concesionario, ha advertido. No se termina de demoler ese puente. Está generando un fenómeno muy peligroso y que tanto nuestros peritos como el perito de parte del concesionario lo han advertido. Ustedes lo están viendo ahí en la foto, se está generando un fenómeno de represamiento que puede causar, puede ser mucho más perjudicial a la estructura existente. Entonces, qué es lo que nosotros, como Ositrán, se ha pedido que se demuela. Pero hay un tema de la fiscalía que no ordena todavía demoler esa estructura, que efectivamente ya no tiene razón de ser, ya han ido los peritos, nuestros peritos, peritos de parte, el mismo MTC me parece que ha ido, pero las evidencias están ahí, ya está pasando el tiempo, pero como están viendo, sube el caudal del agua y ahí se está generando un fenómeno de represamiento. Hay una reducción de la sección hidráulica, que es ese canal. Entonces ahí, nosotros hemos pedido que esto se demuela ya, de una vez.

Siguiente, por favor.

## DOCUMENTO DE TRABAJO

En la vía existente que se ha habilitado vemos que, para seguridad de los usuarios en esa vía, efectivamente se provean elementos provisionales de señalización vertical y horizontal en la vía con cara, hay señaleros en esa zona que están garantizando la circulación segura. Sí, efectivamente hubo un accidente cercano a este punto, pero ha habido exactamente exceso de velocidad ahí, un vehículo mayor aceleró y se impactó con una combi y con los resultados que nosotros conocemos, pero no es producto de esta infraestructura. Efectivamente, en estas infraestructuras cuando las carreteras están en adecuados niveles de servicio el incentivo del usuario es acelerar, no acelerar porque la infraestructura está literalmente plana y ese es un poco en los índices de accidentes que a veces se incrementan con esto, con las vías así asfaltadas.

Siguiente, por favor.

Esta concesión y como todos los 16 contratos de concesión tienen obligaciones de provisión de seguros, pólizas de seguros. Entonces, efectivamente, Ositrán, nosotros hemos verificado que estas se activen y se esté haciendo seguimiento respecto a la atención de las víctimas como los heridos, esa información también nosotros la estamos verificando. La activación del SOAT primero del vehículo hasta, cubre hasta un nivel y luego entran las pólizas del concesionario y hacer seguimiento de todo eso. Nosotros estamos viendo cómo se está llegando esta cobertura con los usuarios. También se tiene el tema de pólizas de responsabilidad civil y pólizas de obra civiles terminadas que efectivamente dan una cobertura en este tipo de situaciones, que dentro de las obligaciones del concesionario tienen previsto que estén vigentes.

Esto va a pasar rápido.

Siguiente, por favor.

¿Qué pasa en los otros puentes de la red vial, de los 16 contratos de concesión?

Siguiente, por favor.

Nosotros vemos también igual, actividades de supervisión y mantenimiento en esos puentes, no solamente después de Chancay, sino en los 16 contratos de concesión. Sí, como Ositrán hemos alertado que hay bienes, como ha recibido él o los concesionarios, requieren un reforzamiento y adecuación al nuevo marco. Y tenemos conocimiento que el Ministerio de Transportes está gestionando un marco normativo para poder implementar, de manera más rápida, las intervenciones en estos puentes y poder subsanar y corregir los requerimientos estructurales hasta que se haga la solución integral.

## DOCUMENTO DE TRABAJO

Vemos ahí actividades de supervisión en los diferentes puentes, por ejemplo, este es la IIRSA Sur Tramo 1.

Siguiente.

IIRSA Sur Tramo 1. Más vistas también de la Red Vial 4, Autopista del Norte.

Siguiente.

Activa el siguiente, por favor.

Vistas, por ejemplo, a que es importante. Este es en IIRSA Norte, por ejemplo, verificamos que estos ríos estén descolmatados, para que una máxima crecida de agua en la sección hidráulica no se reduzca y permite el escurrimiento libre de las aguas. Acá igual, este es IIRSA Norte.

Siguiente.

OBRAINSA, Mocupe, Cayaltí, parte de Chiclayo.

Siguiente.

Tramo 2 de la Interoceánica, igual, mire, mantenimiento de los puentes, aquí es una estructura metálica, y vemos que, cómo se hacen las actividades de mantenimiento.

Siguiente, por favor.

Siguiente más vistas, mire por ejemplo acá en el tramo 4 de la Interoceánica, igual actividades de mantenimiento.

Siguiente. Siguiente, por favor.

Preocupación que estos pilares estén protegidos, protegidos.

Siguiente, siguiente.

Más vistas fotográficas de la actividad propia de supervisión y protección que se le exige al concesionario como parte de los niveles de servicio.

Siguiente. Siguiente.

Más vistas.

Siguiente.

Más vistas de la actividad.

Eso, señor congresista, que le quería mostrar respecto a las actividades de supervisión y fiscalización del Ositrán respecto

## DOCUMENTO DE TRABAJO

a las infraestructuras de la red vial y específicamente en el puente Chancay y los resultados de los peritos. Y con gusto se le vamos a hacer llegar, señor congresista, los resultados de estos dos peritos, el tema hidráulico y el tema estructural que en términos generales concluyen a que primero, el puente no era la tipología adecuada, estaba mal ubicado y requería una adecuación al nuevo marco normativo, tanto por cargas, para atender las nuevas solicitudes del flujo vehicular que recibe.

Muchas gracias, señor congresista.

**El señor PRESIDENTE.**— Muchas gracias.

Bueno, yo tengo unas preguntas que formular.

En un programa de televisión, Sin Medias Tintas, se reveló que en el año 2019 se determinó que la estructura había alcanzado el fin de su vida útil, asimismo señaló que Norvial, empresa concesionaria del puente, informó el caso al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

¿Por qué no se tomaron medidas preventivas y qué sanciones se han aplicado a la concesionaria de Norvial?

Otra pregunta.

En la región Piura hay el tramo de Sullana hasta Tumbes. En toda la ciudad ya ha terminado la concesionaria de Trujillo, no sé cómo se llama esta, bueno, la concesionaria que tiene de Trujillo hasta Sullana. Covisol, pero hay una parte donde ya no le pertenece a Covisol, sino creo que lo tiene el MTC o Provías, ahí en cualquier momento van a pasar accidentes, que Dios no quiera, se puedan presentar, entonces tenemos los tramos identificados, yo hace dos días estuve por ahí, es el tramo de Sullana, en pleno en plena ciudad de Sullana, que la pista está hundida y hay un borde por el centro de la pista, en cualquier momento va a haber accidente.

El otro tramo es en Cerro Mocho, distrito de Cerro Mocho de Sullana.

El otro tramo es en Talara.

Y el otro tramo es en Los Órganos.

Son cuatro tramos que en cualquier momento va a haber un accidente. Estoy advirtiéndoles a ustedes, que son la máxima autoridad, que el MTC lo tiene a través de Provías, entonces que hay que tomar acciones ahí, porque a las finales se paga un peaje, entonces ese peaje es para la conservación de estas vías. Entonces eso sí a mí me preocupa y quiero hacer este llamado

## DOCUMENTO DE TRABAJO

desde acá, de esta comisión, para que se tomen acciones. Mire, ya han transcurrido aproximadamente dos años y no se ha hecho nada, no se ha intervenido ahí. Entonces, por favor, les pido a ustedes que cumplan con su labor y se pueda corregir estos problemas que pueden causar fatalidad en nuestra población. Entonces yo me quedaría con eso para que respondan.

**El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).**— ¿Se puede hacer una pregunta?, se puede agregar.

**El señor PRESIDENTE.**— ¡A ya! Entonces, adelante congresista.

**El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).**— Gracias, presidente, quizás se puede contestar todo junto.

Mi pregunta realmente es fruto de la ignorancia sobre ingeniería que yo tengo, pero usted mencionó una cosa que me sorprendió. Usted dice, este puente de Chancay, uno tenía una tipología equivocada, o sea, según lo que he entendido, está en la base del puente y luego tenía dos columnas, en vez de simplemente ir de orilla a orilla. Ya, eso. Luego, que estaba justo antes de una curva. La curva del río, claro. Entonces, el cauce ya es natural. Y poner un puente ahí, entonces, la pregunta es, ¿Cuántos otros puentes que están bajo su supervisión tienen una tipología equivocada y tienen además una colocación equivocada y tienen además una colocación equivocada, al lado de una curva? Los ríos, ahora que salga voy a mirar los puentes sobre el río Rímac, no sé si algunos, estoy seguro de que hay algunos que está cerca de una curva. La pregunta es, ¿Qué tan crítico es eso? Y si eso es causa para decir, ¿Sabes qué? Lo voy a tumbar el puente antes de que se caiga solo. ¿Y cómo coordina eso con lo que ha mencionado el congresista García, el presidente de la comisión? En el sentido de que hay una serie de otros puentes que están en situación no clara.

Entonces, la pregunta concreta es ¿Cuántos de los puentes que ustedes supervisan tienen problemas de tipología y problemas de que están justo antes de una curva? Y si esto mereciese, preventivamente intervenir y tumbarlos, porque quizás esa hubiese sido la solución que hubiera arreglado las cosas con el puente de Chancay. Pero la pregunta es, ¿es así? O sea.

Gracias.

**La PRESIDENTA DEL ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO-OSITRÁN, señora Verónica Zambrano Copello.**— Yo respondo la primera, por su intermedio, señor presidente.

Lo que me ha consultado de las declaraciones del programa de Sin Medias Tintas.

## DOCUMENTO DE TRABAJO

Mire, efectivamente, en el 2019 se advirtió que este puente ya tenía inconvenientes y durante el 2020 el concesionario hizo unos estudios y a inicios de 2021 notificó al MTC indicándole que ya el puente había, digamos, concluido con su vía útil. (7) Estamos hablando de un puente que fue construido originalmente en el año 1938 con 3.6 metros de ancho y luego posteriormente en 1953 se le agregan otros metros más, o sea que la mitad del puente tenía 87 años y la otra mitad tenía 72 años. Ahí nomás usted se da cuenta que no estaba preparado para las cargas que actualmente se tienen. Entonces ellos ya habían indicado que este puente tenía problemas estructurales y que había que cambiarlo. Y lo que hizo el Ministerio es entregarlo a ProInversión para que haga los estudios y realice el cambio del puente, pero ahí, digamos, ya sigue el trámite y no se logró culminar con este trabajo y antes el puente, lamentablemente, ha colapsado.

Nosotros no supervisamos al MTC, o sea que, digamos, esto ya entró al escenario del MTC que como concedente tenía que ver ese cambio. Nosotros solamente supervisamos al concesionario.

**EL GERENTE DE SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN DEL ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO-OSITRÁN, señor Francisco Jaramillo Tarazona.**— Sí, gracias, señor congresista, para complementar la pregunta.

**El señor PRESIDENTE.**— Adelante.

**EL GERENTE DE SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN DEL ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO-OSITRÁN, señor Francisco Jaramillo Tarazona.**— Sí, efectivamente, como señala claramente la doctora Zambrano, el concesionario oportunamente identificó que ese bien que recibió como parte de la concesión ya tenía, había cumplido su vida útil, correcto, tenía, si se requería ciertas intervenciones mayores y por esa razón notificó al Ministerio y el propio Ministerio le encargó a Provías, la ejecución de los estudios.

Ahora, podemos nosotros entrar a la página de consulta de Invierte.pe y podemos ver cuál es el estatus desde la etapa que se registró. Tenemos entendido que está en la fase de aprobación de ese expediente final para hacer el reemplazo de ese puente. Ojo, ese es el estatus de la ejecución del proyecto.

Aquí, cuando el Ministerio tiene que intervenir, hacer una obra, tiene que seguir el marco, lo que era antes El Sistema Nacional de Inversión Pública, el SNIP, ahora es el Invierte.pe. En ese proceso el Ministerio ha estado y ha tomado este tiempo que, efectivamente, la solución técnica era hacer el reemplazo de ese puente, adecuar al nuevo marco normativo, ver el tema de la ubicación, las cargas que va a solicitarse en ese puente, producto de la circulación, hay muchas cargas especiales sobre

## DOCUMENTO DE TRABAJO

todo para las minas que pasan por ahí, entonces se tenía que adecuar. Ese con respecto al cumplimiento de la vida útil.

El tema de lo que señaló, señor presidente, respecto a la carretera de Covisol. Covisol tiene solamente un tramo hasta Sullana, muy bien usted señala Órganos, Talara, Tumbes. Ese tramo desde ahí hacia el norte, hacia tumbes, no forma parte de ninguna concesión a nuestro cargo. Está bajo la responsabilidad de Provías Nacional y efectivamente usted lo hace, lo nota bien, que los niveles de servicio ahí, ¿Qué pasa? ¡No se cumplen!, pero, sin embargo, en la red vial concesionada, el estándar de niveles de servicio es diferente, pero muy bien usted la anotación que hace, señor presidente, oye, qué pasa en ese tramo, que en una calzada lo tiene a cargo el concesionario Covisol y que está bien y al lado que, también forma parte de la concesión, los niveles de servicio están mal. Ahí el Ministerio de Transportes y Comunicaciones no ha cumplido con colocar esa vía en los niveles de servicio que se acordó en el contrato de concesión para entregárselo al concesionario y por eso no se puede materializar la entrega de esa vía al concesionario para que a partir de ahí se haga cargo de esa operación y mantenimiento.

Ahí sí, efectivamente, nosotros como Ositrán estamos preocupados y ya le hemos cursado múltiples cartas respecto a que se solucione esa problemática, que le encargue al concesionario o lo haga vía obra pública, que solucione ese estándar de nivel de servicio en esa vía, tal como usted muy claramente lo ha observado. Tengo una calzada en buenas condiciones a cargo del concesionario y al lado otra calzada que está a cargo del mismo Ministerio porque no se ha logrado la entrega con los niveles de servicios que se acordaron en el contrato de concesión para que el concesionario de ahí en adelante se haga cargo. Ese es básicamente con respecto a las carreteras de la Autopista el Sol en el norte.

Con respecto a lo que señaló el congresista Bustamante. Sí, efectivamente, nosotros como Ositrán, dentro de nuestros contratos de concesión, hemos identificado todo un listado de puentes, principalmente la carretera central, no por tipología, sino por adecuación al nuevo marco normativo del manual de puente. Ahora el tren de cargas que circula en la red vial es mucho mayor a lo que se diseñó originalmente. Esa es la preocupación de Ositrán. Y con gusto, señor congresista, le vamos a hacer llegar la información del listado de puentes que nosotros hemos identificado que requieren intervención de la red vial concesionada, que no lo ha hecho el concesionario, sino lo ha heredado como parte de la concesión el concesionario y él solamente se encarga de mantenimiento y conservación del bien a diferencia, por ejemplo, en la zona de norte, sur donde el concesionario construyó el puente a su riesgo, él asumiendo

## DOCUMENTO DE TRABAJO

riesgo de diseño, construcción y pasa cualquier efecto el concesionario lo repone a su cuenta y riesgo como ocurrió recordará el accidente que hubo acá en cerca, antes de llegar al peaje Jahuay, al sur, cuando un tráiler impactó a una péndula del puente y se cayó el puente, el concesionario ¿Que hizo?, activó su seguro y ese puente lo reemplazó sin costo. Otro ejemplo también que puedo citar, de esto de acá, de los contratos de concesión que prevé, por ejemplo, vino un Fenómeno del Niño, en autopista del norte, se llevó el puente y el concesionario activó su seguro y lo repuso el puente, correcto, y efectivamente ahí, en línea a lo que señaló el congresista Bustamante, a esa fecha se diseñó un puente con una tipología. Ahora, por el caos, el crecimiento del río generó un nuevo cauce de circulación, se generaba mayor luz, ese diferencial que no cubría el seguro, lo cubrió el Estado peruano. Pero ojo, los seguros reponen hasta ese valor que el concesionario ha asegurado de su bien que él ha construido.

Eso sería, señor congresista, y con gusto le vamos a hacer llegar a la presidencia la información que usted ha solicitado. Sí, efectivamente, nosotros hemos identificado en todos los contratos de concesión el estatus de los puentes y la necesidad de la intervención.

Muchas gracias, señor congresista.

**El señor PRESIDENTE.**— Muchas gracias.

Una última, esta es a raíz de los consumidores. Sabemos que últimamente los peajes se están disparando. O sea, está subiendo la tarifa, pues será trimestralmente, semestralmente, pero, y eso está afectando más o menos un, por ejemplo, en IIRSA Norte casi ya se comparó igual que el peaje de Sullana, que es la autopista. Entonces, siempre han llegado ese tipo de molestias para todos los conductores. Ustedes, de acuerdo con el contrato de la concesionaria, ¿Está que ellos libremente pueden poner el tope del peaje? o ¿Es que también ustedes tienen que regular eso?

**EL GERENTE DE SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN DEL ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO-OSITRÁN, señor Francisco Jaramillo Tarazona.**— Sí, con gusto, señor congresista, para informarle respecto a eso.

A ver, en estos contratos de concesión que le dije, eso era en 16, en 13 ya parten con una tarifa base que el mismo Estado peruano, a través de ProInversión en coordinación con el MTC, se fijó. Lo que sucede, anualmente se reajusta por inflación y tipo de cambio. Eso es lo que sucede anualmente. No puede, de manera indiscriminada, el concesionario hacerlo a su modo propio. Eso está regulado una vez al año. Eso está regulado en el contrato de concesión, pero es importante señalar que en tres contratos

## DOCUMENTO DE TRABAJO

de concesión, que los puedo señalar, Buenos Aires-Canchaque, Mocupe-Cayaltí y Huaral-Acos, ahí, esa labor de fijar la tarifa de peaje lo encargaron a Ositrán y Ositrán, a través de la Gerencia de Regulación, fijó esa tarifa, pero ahí estableció una metodología, disponibilidad de pagar de los usuarios, hizo toda una evaluación y en esos tres contratos de concesión, sí efectivamente hay un análisis previo del regulador respecto a la fijación de la tarifa y lógicamente se fijó y de ahí se va actualizando ahí. En estos contratos, también vale la pena señalar, que existe el tema de la tarifa diferenciada, por ejemplo, hay poblaciones, usted tiene una vía, efectivamente, y la población poco a poco lo va rodeando la carretera y se generan focos de poblaciones, poblaciones así y entonces el contrato también prevé que, para atender a esos usuarios, tener un peaje diferenciado para esa población. Efectivamente se sigue el procedimiento del contrato de concesión, el concesionario, a través del Ministerio de Transporte, se identifica quiénes son los usuarios y ese tiene una tarifa diferenciada específica. Pero ese es el procedimiento, señor congresista.

**El señor PRESIDENTE.**— Muchas gracias.

No sé si alguien de los congresistas presentes o que están virtual, desean formular alguna pregunta.

Bueno, como no lo hay, agradecemos la participación de la doctora Verónica Zambrano y todo su equipo.

Muchas gracias.

Suspendemos un momento la sesión para despedir a los invitados.

**—Se suspende la sesión por breve término.**

**—Se reanuda la sesión.**

**El señor PRESIDENTE.**— Bueno, retomamos la sesión.

Vamos con el predictamen recaído en los Proyectos de Ley 9566/2024-CR y 9680/2024-CR, que proponen, con texto sustitutorio, la ley que modifica los Decretos Legislativos 1256, decreto legislativo que aprueba la Ley de Prevención y Eliminación de Barreras Burocráticas. 1033, decreto legislativo que aprueba la Ley de Organización y Funciones del Indecopi y 1044, decreto legislativo que aprueba la Ley de Represión de la Competencia Desleal para Fortalecer la eliminación de barreras burocráticas.

Pasaré a sustentar el predictamen.

En este caso se trata de dos proyectos de ley que han sido acumulados por tener el mismo objetivo, el primero de la

## DOCUMENTO DE TRABAJO

congresista Adriana Tudela y el segundo del congresista Reymundo Mercado.

La problemática que se pretende dar solución es que en la actualidad existe un alto número de procedimientos sancionadores a nivel de los diferentes órganos resolutorios del Indecopi. Solo a nivel de sede central existen tres órganos resolutorios de procedimientos sumarísimos y uno de dirección encargada de realizar fiscalizaciones enfocadas, principalmente, en materia sancionadora, sin contar con los correspondientes a las oficinas regionales.

Los indicadores de productividad se refieren al número de procedimientos sancionadores, investigaciones y multas impuestas a los proveedores de bienes o servicios. Sin embargo, no existe más información de cómo los procedimientos sancionadores, administrados por el Indecopi, han generado la corrección de conductas en el mercado. Tampoco existiría un seguimiento de manera estandarizada sobre la reducción de infracciones en el mercado como consecuencia de acciones sancionadoras por parte del Indecopi.

Luego del análisis de las opiniones recibidas del Indecopi, asociaciones de consumidores, asociaciones de empresas, Cámara de Comercio de Lima y especialistas en temas de mercado, consideramos que estos proyectos deben ser aprobados con modificaciones que han sido analizadas a la luz de las opiniones recibidas, pero en esencia son propuestas oportunas para una convivencia de igualdad de derechos en una sociedad democrática y en el cumplimiento **(8)** del mercado constitucional y en un régimen de economía social de mercado que va a promover la productividad, competitividad y el desarrollo económico del país.

El texto sustitutorio que se presenta modifica el Decreto Legislativo 1256, decreto legislativo que aprueba la Ley de Prevención y Eliminación de Barreras Burocráticas para que, en el caso de las comisiones adscritas a las oficinas regionales del Indecopi, que por acuerdo del Consejo Directivo del Indecopi cuenten con funciones desconcentradas en materia de eliminación de barreras burocráticas. Las funciones antes señaladas se encuentran asignadas a la Secretaría Técnica Regional de Eliminación de Barreras Burocráticas sin perjuicio de las funciones adicionales.

Así también se establece que, en el caso de los Gobiernos regionales y los Gobiernos locales, la interposición de una demanda contenciosa administrativa contra resoluciones que agoten la vía administrativa u otra actuación impugnada en vía judicial en materia de eliminación de barreras burocráticas, debe cumplir con la autorización formal y expresa de la máxima autoridad de la entidad, siendo esta facultad indelegable dentro

## DOCUMENTO DE TRABAJO

del plazo de 30 días hábiles contados a partir de la interposición de la demanda. Los procuradores públicos regionales y municipales deben informar de este acto procesal al Consejo Regional o Consejo Municipal, según corresponda.

También se propone modificar el artículo 43 del Decreto Legislativo 1033, decreto legislativo que aprueba la Ley de Organización y Funciones del Indecopi para que en el caso de las Comisiones de las Oficinas Regionales con competencias desconcentrada en materia de eliminación de barreras burocráticas cuenten con el apoyo de la Secretaría Técnica regional de Eliminación de Barreras Burocráticas. También se incorpora el párrafo 14,4 del Decreto Legislativo 1044, Ley de Represión de la Competencia Desleal, estableciendo que cualquier ciudadano puede presentar una denuncia informativa ante la Secretaría Técnica de la Comisión, para denunciar actos de violación de normas, esta denuncia será atendida por la Secretaría Técnica de la Comisión en un plazo máximo de 10 días hábiles. Asimismo, la referida Secretaría tiene un plazo máximo de 40 días hábiles para iniciar el procedimiento de oficio o archivar la denuncia informativa, notificando la decisión debidamente motivada al administrado. Dichos actuados son publicados en el portal institucional del Indecopi. La falta del medio probatorio suficiente que el Indecopi pueda adquirir por medio de requerimiento de información no es justificación suficiente para el archivo de una denuncia.

Finalmente, se establece que los procedimientos, que, a la fecha de entrada en vigor de la ley, se encuentran en trámite y no cuentan con un pronunciamiento definitivo continúan dicho trámite bajo las normas anteriores a la vigencia de la misma.

He culminado con la sustentación y se abre el debate.

Los congresistas que quieran intervenir pueden solicitarlo en este momento.

La congresista Tudela, adelante.

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

Yo quisiera agradecerle a la comisión y, por supuesto, a su presidencia por poder abordar estos proyectos que buscan fortalecer las competencias que tiene el Indecopi para poder supervisar y fiscalizar las distorsiones del mercado, ya sean estas ocasionadas por malas empresas o por el propio Estado, a través de trabas burocráticas que pueden ser estas ilegales o irracionales.

Creo que este predictamen cuenta con opiniones favorables de distintos expertos, de asociaciones también, de micro y pequeñas

## DOCUMENTO DE TRABAJO

empresas y creo que los cambios que introduce son sumamente positivos para el consumidor y para los ciudadanos en general.

Gracias.

**El señor PRESIDENTE.**— Muchas gracias.

A ver, congresista Bustamante.

**El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).**— Sí, muchas gracias.

Yo tengo una pregunta respecto al tema de la segunda instancia. Me parece que se está eliminando la segunda instancia en los procesos administrativos que tienen que ver con eliminación de barreras burocráticas. Y yo no sé, pero a mí me gusta siempre que haya dos instancias en todo, porque nadie es dueño de la razón. Y yo estoy seguro de que aquí un buen porcentaje, lo digo por experiencia propia, un buen porcentaje de apelaciones se resuelven en sentido contrario. Entonces, no sé si estoy en lo cierto, pero me parece peligroso el no tener segunda instancia, especialmente cuando el tema tiene que ver con, digamos, con salud o hasta con protección al medio ambiente, ¿no? No sé qué cosas podrían elaborar en base a ese comentario los autores de la ley.

Gracias.

**El señor PRESIDENTE.**— Muchas gracias, congresista Bustamante.

Tiene la palabra la congresista Tudela.

**La señora TUDELA GUTIÉRREZ (AP-PIS).**— Sí, muchas gracias.

Solo precisar que la segunda instancia se elimina en el procedimiento de eliminación de barreras burocráticas, no para el ciudadano o el consumidor que decida denunciar ante el Indecopi una barrera, sino para el Estado en caso pierda en primera instancia, es decir, la doble instancia se mantiene para el consumidor porque la doble instancia es una garantía personal, la Constitución garantiza ese derecho para las personas, no para el Estado, entonces la doble instancia únicamente deja de existir cuando el Estado pierde, digamos, el trámite administrativo frente a Indecopi en primera instancia y eso no excluye la posibilidad de que el Estado pueda irse a un contencioso administrativo y tener otra instancia, otra jurisdicción para poder resolver el caso. Pero lo que sí tiene que quedar claro es que acá ninguna persona, ningún individuo, que son los sujetos de derecho, va a quedar sin la garantía de la doble instancia.

**El señor PRESIDENTE.**— Adelante, congresista Bustamante.

## DOCUMENTO DE TRABAJO

**El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).**— Ya, a mí me preocupa, está bien, yo entiendo que hay que proteger al ciudadano, pero hay veces el Estado está tratando de proteger al ciudadano y hay entidades o personas o empresas abusivas que puedan tratar de actuar en contra de lo que pueda ser la salud general. Yo me pongo, por poner un ejemplo inventado en este momento, no sé, se encuentra cucarachas en la cocina de un restaurante o de una municipalidad. No sé, y de pronto es un ciudadano, que es el dueño del restaurante, que quiere continuar con su restaurante abierto, a pesar de las cucarachas o de los ratoncitos. Y por otro lado está el Estado que dice no, no puedes hacer esto. Entonces, si pierde el Estado, ya las cucarachas pueden continuar. O sea, a mí me preocupa esa parte. Yo creo que la doble instancia debe jugar en ambos sentidos, en ambos sentidos en todo litigio, porque nadie tiene la razón absoluta. Es un tema que me preocupa específicamente.

Gracias.

**El señor PRESIDENTE.**— Muchas gracias, Congresista Bustamante.

¿La congresista Tudela?

**La señora TUDELA GUTIÉRREZ (AP-PIS).**— Sí, gracias.

Creo que el supuesto en el cual hay un restaurante, por ejemplo, que está vulnerando reglas sanitarias, difícilmente sería resuelto, si hay una norma o alguna norma de sanidad específica que está siendo vulnerada, eso no creo que pueda ser considerado una barrera burocrática. Y hoy en día ya se finalizan procedimientos en una sola instancia. Los procedimientos sancionadores a funcionarios, por ejemplo, por la imposición de barreras ilegales se resuelven en una sola instancia. No hay una vulneración al debido proceso y, nuevamente, el Estado puede ir por la vía contencioso administrativo como cualquier otro administrativo en el Perú y la propuesta, por lo tanto, es plenamente constitucional, nuevamente, se puede ir a sede judicial, por lo tanto, incluso no teniendo el Estado el derecho fundamental de la doble instancia sino únicamente las personas naturales, los individuos son sujetos de derecho, nuevamente, existe la posibilidad de tener una doble instancia al irse a la vía judicial. Y el sustento es que la segunda instancia en Indecopi puede demorar casi un año. Se demora hasta 350 días hábiles en resolver, más del doble del plazo legal. E incluso ha habido casos en los que se ha llevado a no resolver por más de 900 días dentro del Indecopi.

Nuevamente, esto busca simplemente generar procesos más eficientes, proteger a los consumidores, a los ciudadanos. Nuevamente, si el Estado desea desafiar la decisión que se tome en la instancia única del Indecopi, siempre existe la vía judicial.

## DOCUMENTO DE TRABAJO

Gracias.

**El señor PRESIDENTE.**— Estamos en debate.

Adelante, congresista Bustamante.

**El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).**— Gracias.

Sí, solamente para aclarar, el ejemplo que puse de la cucaracha en realidad estaba recordando casos reales. Hay restaurantes donde de pronto una municipalidad encuentra cucarachas en una parte de la cocina o en una parte del comedor. Y, sin embargo, el restaurante luego apela y dice, no, no me puede cerrar todo el restaurante porque solamente esa esquina tenía la cucaracha o el ratoncito, cuando sabemos que una plaga de este tipo es atribuible quizá no solamente al lugar, sino a los vecinos también.

Entonces, por eso, no sé, me preocupa esa parte. Yo no sé si hay opinión de Indecopi en ese sentido, en ese extremo. ¿Hay opinión de Indecopi en ese extremo? ¿Me permito preguntar?

**El señor PRESIDENTE.**— A ver, Secretaria Técnica.

**La SECRETARIA TÉCNICA.**— Sí, efectivamente hay opinión, está en contra en ese extremo.

**El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).**— Yo propondría, presidente, entonces que vayamos a un cuarto intermedio para evaluar esa oposición, porque yo la he notado sin ser una persona que tiene que ver profesionalmente en el tema, sino como posible usuario, como usuario del sistema de Indecopi, como consumidor. Y me parece que debería ser evaluado, porque eso de la segunda instancia, yo entiendo que se diga me están protegiendo a mí porque solamente le quitamos la segunda instancia al Estado, pero yo pienso que hay veces deben tener segunda instancia también el Estado, porque no siempre el consumidor reclamón o reclamado tiene la razón. Eso de las barreras burocráticas muchas veces se usa para impunidad, y yo creo que no deberíamos caer en eso. La manera de evitarlo justamente es asegurando doble instancia, que es el principio de la justicia, tengo entendido.

Muchas gracias.

**El señor PRESIDENTE.**— Muchas gracias, congresista Bustamante.

A ver, tiene la palabra la congresista Tudela.

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

Nuevamente, para precisar que la doble instancia es un derecho individual fundamental garantizado por la Constitución para efectos de las personas, no del Estado y para transmitir un poco

## DOCUMENTO DE TRABAJO

de tranquilidad, las inquietudes que tiene el congresista Bustamante, las sanciones municipales no son consideradas barreras burocráticas, una sanción municipal no puede ser desafiada ante el Indecopi, así que, eso nuevamente porque creo que el supuesto que le preocupa al congresista Bustamante es, digamos, que se terminen anulando sanciones municipales, pero esas sanciones municipales no son barreras. Las barreras son actos administrativos, por lo general contenidos en normas.

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

Secretaria Técnica, creo que tenía algo que aclarar.

**La SECRETARIA TÉCNICA.**— Sí, solamente, señor presidente, informar a los congresistas, a través suyo, que en este extremo el dictamen, el predictamen, ha tomado lo señalado por el Tribunal Constitucional respecto a la doble instancia. La doble instancia está garantizada en todo el sistema jurídico. En consecuencia, que no haya en la vía administrativa una segunda posibilidad, sí existe en la vía judicial. En consecuencia, ahí se estaría configurando la segunda instancia.

En esa medida lo hemos interpretado porque hay una segunda instancia, porque acabada la vía administrativa uno puede recurrir a la vía judicial.

**El señor PRESIDENTE.**— Ahora eso sí es preocupante, o sea, estar eliminando una segunda instancia, yo creo que ahí tendríamos que ver de qué manera se tienen esos mecanismos, porque son mecanismos administrativos y lo otro ya entraríamos a lo legal, ya tendrías que recurrir a la parte judicial para poder interponer tu recurso, entonces ahí yo pienso que tiene que ser también la segunda instancia administrativa.

¿No hay ningún colega congresista más que desee participar?

El congresista Bustamante está pidiendo el cuarto intermedio.

**El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).**— Solo para afinar.

**El señor PRESIDENTE.**— Para afinar el...

**El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).**— La posición de Indecopi también, si está en contra, que aclare por qué está en contra. No solo porque es Indecopi.

**El señor PRESIDENTE.**— A ver, ahí, un cuarto intermedio. Vamos a someter al cuarto intermedio, pues, entonces, ¡ya! A pedido del congresista Bustamante, pero todavía no... (9)

—Vacío en la grabación de audio.

## DOCUMENTO DE TRABAJO

**El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).**— Lo que yo propongo es que seamos realistas en cuanto a los laboratorios acreditados, no hay laboratorios acreditados suficientes y no podemos echarle peso a Senasa cuando no tiene en este momento laboratorios acreditados, y tampoco no solo a Senasa, porque el tema de pescados y mariscos le corresponde a Sanipes.

El tema de enlatados, que es un problema serio, mira lo que ha pasado en Qali Warma, es un tema de Digesa y claro, yo pienso que en este caso deberíamos tener un texto que sea realista, como está simplemente es un saludo a la bandera, con todo respeto lo digo, o sea, no tendría ningún efecto real, sino más bien crearía una presión innecesaria e incumplible.

A mí lo que me interesa es que los mercados en el Perú vendan con control sanitario, me encantaría, o sea, legislemos en ese sentido, pero no con este articulado, porque aparenta solucionar algo y no soluciona nada, sino que complica la cosa.

Esa es mi modesta opinión, por eso propuse un cuarto intermedio para agregarle texto concreto, no es simplemente borrar una coma, gracias.

**El señor PRESIDENTE.**— Adelante, congresista Soto.

**El señor SOTO PALACIOS (AP).**— Presidente, muchas gracias.

Bueno, yo soy un parlamentario siempre abierto al diálogo, cualquier aporte bienvenido, yo creo que tampoco el proyecto que he presentado, bueno, ha pasado estudio, ha pasado en la comisión, hay equipo técnico, no es que creo que está aprobándose tal cual lo que he presentado, hay opiniones, pero aquí lo que estoy planteando es, por ejemplo, Senasa lo he manifestado cuando exportamos un producto solamente controla lo que sale de Perú al exterior, pero qué hay del mercado interno, señor presidente, muchos peruanos creo que estamos consumiendo con todos los pesticidas, o sea, quién hace control.

Entonces, yo creo que ninguna norma vamos a presentar, pues, para empeorarlo, al contrario, yo creo que todas las normas podemos mejorarlo y hay opiniones, bienvenido, pero tampoco justamente como el colega Bustamante, si él quiere proponer, bueno, que proponga un texto, en eso yo estoy de acuerdo, entonces, eso es lo que estamos planteando, o sea, aquí tampoco me estoy cerrando como parlamentario autor de la iniciativa, gracias.

**El señor PRESIDENTE.**— A ver, colega Bustamante, como usted ha planteado el cuarto intermedio, me imagino que va a contribuir a mejorar ese texto sustitutorio, porque la otra es ir con cargo a redacción y ahí se trabaja, se perfecciona.

## DOCUMENTO DE TRABAJO

**El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).**— Cargo a redacción es un estilo cuando uno ya propuso una idea concreta y simplemente hay que ponerle las palabras en orden, pero aquí no tenemos ni siquiera la idea concreta porque, por ejemplo, una posibilidad sería que con este proyecto de ley se esté pretendiendo que laboratorios privados participen obligatoriamente con los gobiernos regionales y con los mercados para satisfacer presencia o ausencia de pesticidas y eso ¿Quién lo paga?, el consumidor.

Entonces, la verdad que hay que tener cuidado y Senasa no tiene capacidad, en este momento el laboratorio que tiene con las justas le alcanza para satisfacer el gran aumento que ha habido de exportaciones no-tradicionales de productos agropecuarios, lo que es bueno, pero el laboratorio con las justas le da.

¿Qué le va a dar el laboratorio para atender el pedido de muestras de cebollas que vengan de Chíncha o de limón que venga de Piura?, no funciona así.

Entonces, ¿Qué vamos a hacer?, vamos a obligar a los agricultores piuranos o a los mercados municipales piuranos o de cualquier otra parte del país, que subcontraten con laboratorios privados que existen y estarían felices de que de pronto se les exija obligatoriamente a los mercados pasar por sus instalaciones, pero ¿Quién paga eso?, el consumidor.

¿Estamos listos para eso?, eso es lo que temo yo en hacer una cosa abierta o general, que por allí se pueda escapar algo que no es lo que queremos como Comisión de Defensa del Consumidor, precisamente.

Por eso mi propuesta de pasar a un cuarto intermedio, no para redactar dos cosas con una coma, sino para verle sentido real.

**El señor BELLIDO UGARTE (PP).**— La palabra, presidente.

**El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).**— Podría ser inclusive declarar de necesidad nacional, establecer laboratorios acreditados, pero tenemos que tener cuidado con que una norma así podría abrirle cancha a entidades inescrupulosas que pretendan lucrar a partir de... está bien, uno podría decir sí pues te conviene tener productos saludables, pero eso para los que compran en Wong o los que compran en un supermercado, pero la gente que compra en un mercado de abasto necesita asegurarse que eso no le va a costar tanto más.

Entonces, eso es algo que debemos regular, porque si lo dejamos solamente al libre albedrío de un articulado difuso, lo que podríamos tener es situaciones inconvenientes para el consumidor, gracias, presidente.

## DOCUMENTO DE TRABAJO

**El señor PRESIDENTE.**— Muchas gracias, congresista, a ver el congresista Bellido está pidiendo la palabra, adelante, congresista Bellido.

Congresista Bellido, a ver congresista Soto.

**El señor SOTO PALACIOS (AP).**— Presidente, pero tampoco, bueno, a través de la mesa siempre, pero no podemos seguir también permitiendo que los peruanos se vayan envenenando.

Es una propuesta legislativa y yo creo que esto es más a favor de los usuarios, de los consumidores, o sea, no es un proyecto de que el congresista Soto quiere pretender o quiere, obligatoriamente, quiere aprobar, es una necesidad que la población peruana que día a día pasa.

Y ahora el otro tema, lo que ha manifestado el congresista Bustamante, bueno, pues, será también, el Ejecutivo tiene que hacer su trabajo, será una materia de reglamentación, una vez que nosotros podemos aprobar en el futuro, señor presidente, gracias.

**El señor PRESIDENTE.**— Sí, sí, claro, adelante.

**El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).**— Yo pongo un ejemplo. Aquí no se trata solamente de pesticidas y agroquímicos, si vamos al tema de pescados y mariscos, y yo me acuerdo, durante años he estado viendo, lo he estado viendo encargado de esa autoridad sanitaria, que en los mercados se vende pescado y se venden mariscos podridos, claro, en un supermercado de Lima o de una ciudad grande de Perú, se vende pescados en condiciones sanitarias adecuadas, ahí viene, y si lo que se exporta es conchas de abanico a España, por supuesto, va con todos los controles que uno quiera ver.

Pero ¿Quién va a pagar un control en el mercado?, y ahí estamos hablando de solamente encontrarle bacterias, no estamos hablando de encontrarle pesticidas o micro-plásticos, o sea, si lo queremos hacer hagámoslo bien y demos los fondos, pero tenemos que ser realistas, no podemos legislar en base a me gustaría, me encantaría, yo también, es más, el congresista Soto dice que él se preocupa de que los consumidores peruanos no tengan controles en sus verduras o en sus pescados o en sus... sí, claro, todos nos preocupamos de eso, no ha descubierto la pólvora el congresista Soto, esto ocurre.

Lo que pasa es que no hay plata para eso ni tenemos los mecanismos, pero con un articulado tan difuso y tan mal hecho como el que está aquí, no se va poder llegar a nada, lo que vamos a crear es más bien abrir la puerta a posibles abusos, por eso yo me permitía mejorar la redacción, simplemente sentándonos y viendo cómo se puede para que no pierda su proyecto de ley el

## DOCUMENTO DE TRABAJO

congresista Soto, se lo podemos mejorar, pero yo lo archivaría, simplemente porque me parece que no sirve, no tiene ningún efecto.

Si quiere, presidente, vayamos a votación, yo voto como pienso y, bueno, si todos quieren votar a favor (ininteligible), pero yo no puedo y tampoco quiero detener la actividad legislativa del congresista Soto, pero me parece que es totalmente innecesario y, eventualmente, será observado por el Ejecutivo porque es inaplicable, gracias presidente.

**El señor PRESIDENTE.**— Muchas gracias, congresista Bustamante. Adelante congresista.

**El señor SOTO PALACIOS (AP).**— Presidente, cuando yo planteo este proyecto de ley, solamente, es más, yo estaba planteando solamente que participe Senasa, pero veo en el dictamen, en el dictamen está, lo han incluido Digesa y Sanipes, o sea, no es que solamente sería un poco, quizás yo no estaría de acuerdo, pero aquí en el dictamen, prácticamente ustedes, el equipo técnico, están introduciendo que participen Digesa y Sanipes, bueno por eso, en todo caso vayamos a la votación, gracias.

**El señor PRESIDENTE.**— A ver, bueno, se dio el cuarto intermedio, pero bueno, se ha visto que no se ha superado, paseamos a votar colegas congresistas, porque la democracia siempre tiene que ser así.

A ver, secretaria técnica, por favor.

**La SECRETARIA TÉCNICA.**— Se llama a votación el pre-dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9254.

**El señor PRESIDENTE.**— Secretaria técnica.

**El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).**— Para que no vaya a ocurrir el evento de que pueda ir al archivo, que no es lo que yo realmente quisiera, yo quisiera verlo mejorado, por qué mejor no hacemos, yo presento una cuestión previa para que regrese a la comisión para su mejor estudio, punto.

Entonces, si regresa para mejor estudio, el proyecto que es bien intencionado y bueno no se pierde, pero sí lo votamos ahora y por alguna razón esto se archiva, pues, sería una pérdida realmente importante, yo no quiero y no es nada personal con el congresista Soto, para nada, somos amigos, pero yo estoy interesado en que las autoridades sanitarias realmente funcionen, usted lo dijo, congresista Soto, si vamos a meter encima a Sanipes, a Digesa, menos hay, menos hay dinero para poder abrir la cancha y examinar todos los productos de los mercados peruanos.

## DOCUMENTO DE TRABAJO

¿Sabes cómo solucionamos el tema?, no es con controles, sino es haciendo que los productores no intoxiquen. Los exportadores de uvas se cuidan de no echarle agroquímicos, pero cuando el agricultor de uvas sabe que va a ir al mercado nacional le echa agroquímicos.

Entonces, no es un tema de detectarlo, es un tema de que el agricultor no deba hacerlo, nada más, entonces, esto es lo que nosotros necesitamos hacer.

El certificado de Senasa es algo que le sirve al exportador para demostrar en este caso a la DG Sante, que es la autoridad sanitaria europea, para demostrarle, mira, ¿Sabes qué?, mi producto no tiene estos pesticidas o los tiene por debajo de los límites permisibles, pero nada más, no es porque sancionamos al agricultor.

Ningún agricultor es tan tonto de saber que sabiendo que le van a examinar su producto, pues lo va a pretender exportar a Europa, en cambio, se va a seguir vendiendo en los mercados, va haber uva de dos soles y uva de cinco soles, la uva de cinco soles es la que pasó por control y esa ya la compramos, vamos al supermercado y la tenemos, o sea, lo que tenemos que hacer es ser realistas y ver cuánto cuesta esto para que los consumidores peruanos no se perjudiquen.

Yo creo que la solución está por el análisis, y eso que yo soy hombre de laboratorio. La solución está por el control a nivel del agricultor para que no le echen porquería, basura a los campos de cultivo y terminen sus frutos y sus productos complicados y contaminados, y eso es lo que perjudica al usuario, o sea, no nos vayamos por el control, porque esto lo que va a fomentar es que haya muchos análisis de laboratorio.

A mí me encantaría, pero no se trata de eso, creo yo, lo que queremos es que Juan, Pedro y José, peruanos, no consuman productos contaminados e inclusive pescado que no esté podrido, y eso se ve en los mercados.

Entonces, ¿Qué análisis tenemos que hacer?, ¡Uf!, análisis microbiológico, ver si hay escherichia coli ya, pero ¿Por qué mejor no le enseñamos a los pescadores a lavar bien, a usar agua limpia?, cosas que se tienen que hacer y lo hacen, lo hacen cuando saben que su producto va a ser exportado, o sea, no es un tema de control a nivel de laboratorio, es un tema de educación o de aplicar la ley a nivel del productor.

Así que yo me permitiría poner una cuestión previa para que esto pueda ir a comisión para mejor redacción y estudio, nada más, sin oponerme al proyecto en sí, gracias, presidente.

## DOCUMENTO DE TRABAJO

**El señor PRESIDENTE.**— A ver, para que concluya ya, vamos concluyendo ya.

**El señor SOTO PALACIOS (AP).**— De acuerdo, presidente, muchas gracias, nuevamente. Igual, yo creo que como demócrata aquí estamos para recibir algunos aportes, ideas, bienvenido, ¿No?, pero igual, yo acepto, presidente, así que igual siempre tengo una gran estimación al congresista Bustamante, así que estoy seguro en la próxima que podemos debatirlo, seguramente, desde el despacho, eso hay que aportarlo en todo caso, ¿No?, entonces, vayamos en ese sentido, acepto, pero quiero dejar también establecido de que todos los proyectos de ley que presentamos, no presentamos, pues, de repente, para perjudicar a los usuarios, al contrario, yo creo que esta comisión como defensa del consumidor protegemos a ellos.

Entonces, bajo ese argumento, señor presidente, yo acepto, así que estoy seguro o quizás podemos hacer un mesa de trabajo y, bueno, algunos aportes más (10) y, bueno, podemos aprobar un mejor texto consensuado, entonces, muchas gracias, presidente.

**El señor PRESIDENTE.**— Perfecto, entonces, vamos al cuarto intermedio para no ir a la cuestión previa, ¿No?, retire..

**El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).**— Así es, retiro mi cuestión previa, gracias.

**El señor PRESIDENTE.**— Ok, muchas gracias.

Bueno, no habiendo más temas que tratar, la presidencia solicita acordar la dispensa de la aprobación del acta para tramitar los asuntos materia de la presente sesión.

Si no hubiera ninguna oposición a la dispensa, entonces, dejamos constancia que la dispensa del acta de la presente sesión ha sido aprobada.

Agradeciendo a los señores congresistas por su asistencia y participación, siendo las 16 horas con 32 minutos se levanta la sesión.

Muchas gracias, estimados congresistas.

**—A las 16:32 h, se levanta la sesión.**