

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
PRIMERA LEGISLATURA ORDINARIA DE 2024

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

5ª SESIÓN ORDINARIA
(Vespertina)
(Documento de trabajo)

MARTES, 29 DE OCTUBRE DE 2024
PRESIDENCIA DEL SEÑOR IDELSON MANUEL GARCÍA CORREA

—A las 14:10 h, se inicia la sesión.

(Grabación empezada).

El señor PRESIDENTE.— Defensa del Consumidor, quinta sesión ordinaria, martes 29 de octubre del 2024.

Iniciaremos la quinta sesión de la comisión.

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

Adelante, secretaria técnica.

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).— Bustamante, presente.

LA SECRETARIA TÉCNICA.— Bustamante presente.

Congresista Guido Bellido (); congresista Rosangella Barbarán Reyes.

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

LA SECRETARIA TÉCNICA.— Barbarán Reyes, presente.

Congresista Auristela Obando Morgan () congresista César Revilla Villanueva ().

Se deja constancia que han consignado su asistencia los congresistas Revilla Villanueva, Obando Morgan y Chirinos Venegas; y el congresista Bellido, también consigna su asistencia a través del chat.

Congresista Rosio Torres Salinas.

La congresista Rosio Torres, consigna su asistencia a través del chat.

Congresista Edgar Tello Montes.

El señor TELLO MONTES (PP).— Tello Montes, presente.

LA SECRETARIA TÉCNICA.— Tello Montes, presente.

Congresista Waldemar Cerrón Rojas.

El señor CERRÓN ROJAS (PL).— Waldemar Cerrón, presente.

LA SECRETARIA TÉCNICA.— Waldemar Cerrón Rojas, presente.

Congresista Flavio Cruz Mamani.

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

LA SECRETARIA TÉCNICA.— Cruz Mamani, presente.

Congresista Noelia Herrera Medina.

Se deja constancia que la congresista Herrera Medina, consignó su asistencia a través del chat.

Congresista Wilson Soto Palacios.

El señor SOTO PALACIOS (AP).— Presente.

LA SECRETARIA TÉCNICA.— Soto Palacios, presente.

Congresista Jorge Morante Figari.

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

LA SECRETARIA TÉCNICA.- Morante Figari, presente.

Se deja constancia de la licencia del congresista Guillermo Bermejo Rojas.

Señor presidente, han contestado la asistencia 14 señores congresistas. Existe el *quorum* de reglamento.

El señor PRESIDENTE.- Muchas gracias, secretaria técnica.

Siendo las 14 horas con 10 minutos, del martes 29 de octubre del 2024, contando con el *quorum* de reglamento, se da inicio a la quinta sesión ordinaria de la Comisión de Defensa del Consumidor y Organismos Reguladores de los Servicios Públicos.

Acta.

Consulto a los miembros de la comisión, si hubiera alguna observación al acta de la cuarta sesión, la misma que fue exonerada y remitida con la agenda.

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

Saludamos la presencia de los colegas Wilson Soto Palacios y de la congresista María de los Milagros Jáuregui. Sean bienvenidas a esta comisión y gracias por acompañarnos.

Secciones informes.

Informes

El señor PRESIDENTE.- Si algún señor congresista presente o que esté en la virtualidad, desea hacer algún informe, puede levantar la mano o escribir al chat en este momento, y se le dará la palabra en orden en que lo soliciten.

Como no hay sección pedidos, pasamos a orden del día.

ORDEN DEL DÍA

El señor PRESIDENTE.- Predictamen recaído en el proyecto de Ley 8608/2024-CR, que propone mediante el texto sustitutorio, la ley que dispone consignar criterios de clasificación por edad y de contenido, en la sinopsis de las obras cinematográficas que pueden ser consumidas por menores de edad.

Colegas congresistas, paso a sustentar el predictamen.

El proyecto de ley evidencia que, en la actualidad, las obras de cine no contienen información sobre el contenido de éstas, y sobre a qué público o población estaría dirigido.

Ello, genera que los niños y los adolescentes y los adultos que tienen bajo su cuidado a éstos, o los padres de familia, estén expuestos sin querer, a obras de cine que no son convenientes para su edad, lo cual nos expone a contenido que podría dañar su salud mental y desarrollo infantil o adolescente.

Consideramos que la infancia y la adolescencia son etapas cruciales en el desarrollo de una persona.

En la infancia, los niños imitan a los personajes que consideran atractivos y seguros en los medios que consumen.

La adolescencia por su parte, implica un crecimiento físico, cognitivo y psicosocial acelerado, que afecta la manera en que los jóvenes piensan, deciden y se relacionan.

Durante esta etapa, la familia juega un papel vital en la prevención de conductas de riesgo, y en la promoción de su desarrollo saludable.

La información que se le entregue a los adultos responsables de menores de edad, les permitirá acompañar a los niños y adolescentes, en la interpretación de los contenidos y fomentar comportamientos saludables.

Ello está alineado con los derechos de los niños a una protección especial, y a una educación adecuada, según la Constitución y las leyes vigentes del Perú.

Luego de esta evaluación, el predictamen considera viable, la intención de la propuesta, basada principalmente en que el deber de información, es un principio fundamental en todas las relaciones de consumo.

Y esa es la calidad y cantidad de información que se entrega al consumidor, lo que determinan las decisiones de los agentes del mercado, así también que cuando se trata de niños y adolescentes en el consumo, son considerados consumidores vulnerables, a quienes se les debe dar una mayor protección, precisamente por su situación de mayor indefensión frente al mercado.

El texto sustitutorio del predictamen, luego de haber analizado las opiniones recibidas, así como los resultados y conclusiones de la mesa técnica de trabajo realizada por la Comisión, con fecha 16 de octubre del 2024, donde participaron los Ministerios de Cultura y de la Mujer y Poblaciones Vulnerables, así como el Indecopi, se concluyó que es conveniente proponer la ley que dispone consignar criterios de clasificación por edad y de contenido, en la sinopsis de las obras cinematográficas, que puedan ser consumidas por menores de edad.

Así como modificar el objeto de la ley, al hecho de informar en la sinopsis de las obras cinematográficas, las características de contenidos de éstas, con la finalidad de que el consumidor se informe de manera previa y clara, del contenido de la obra cinematográfica, a fin de tomar la decisión de consumirla, o permitir que el menor de edad a su cargo pueda consumirla.

Asimismo, se replantea la definición de cada criterio, según las opiniones de las entidades, y asimismo levantando las observaciones realizadas por las entidades. De este modo se define.

Sinopsis de la obra cinematográfica. Es el resumen de la trama central de una película.

Criterio de clasificación por edad.

Es la información que se asigna a las escenas de las obras cinematográficas que por su contenido es inventada por edades.

Criterio de contenido.

Es la información que se asigna a las escenas con contenido violento, obsceno, pornográfico, sobre consumo de drogas o de sustancias tóxicas, discriminación o contenido de otra índole, que pueda afectar los valores inherentes a la familia, a los niños y a los adolescentes.

El mandato de la norma que proponemos es que, en la sinopsis de la obra cinematográfica, los proveedores consignen la información referida a los criterios de clasificación por edades, y los criterios de contenidos, por cuanto, a criterio de la Comisión, esta información es información relevante.

El predictamen, siguiendo lo planteado por el Ministerio de Cultura, quien ha señalado que si hasta el momento la autorregulación en el mercado audiovisual peruano ha sido positiva por su trayectoria, no requiere la intervención estatal a través de advertencias en dichos productos.

Sin embargo, sí se hace necesario que todos los proveedores de obras audiovisuales, entreguen información relevante a los consumidores, con el fin de proteger al consumidor vulnerable, como son los niños y adolescentes.

Finalmente, se fija el régimen de sanciones respetando las competencias y funciones del Indecopi.

Por ello, se plantea que la infracción a las normas de protección al consumidor y publicidad, serán sancionadas por el Indecopi, conforme al Código de Protección y Defensa del Consumidor y el

Decreto Legislativo 1044, Ley de Represión de la competencia desleal.

He culminado con la sustentación del predictamen y lo someto al debate.

Los congresistas que quieran intervenir, pueden solicitarlo.

La señora JÁUREGUI MARTÍNEZ DE AGUAYO (RP).— Presidente, podría conceder la palabra, por favor.

El señor PRESIDENTE.— Adelante, congresista María.

La señora JÁUREGUI MARTÍNEZ DE AGUAYO (RP).— Muchísimas gracias, presidente.

Señor presidente, congresistas, deseo agradecer poner a debate y votación el predicamento del Proyecto de Ley 8608, que dispone de consignar criterios de clasificación por edad y de contenido, en la sinopsis de las obras cinematográficas que pueden ser consumidas por menores de edad.

Esta iniciativa nace de la preocupación de los padres de familia que acuden con sus hijos a los cines para ver una película que, en teoría, son aptas para menores de edad, pero cuando se encuentran en la sala, se dan cuenta que contienen escenas violentas con contenido obsceno, pornográfico y de consumo de drogas o sustancias tóxicas.

La descripción y la discriminación y cualquier otro contenido que pueda afectar los valores inherentes de la familia, niños y adolescentes.

Consideramos que todos los padres de familia deben de tener la posibilidad de recibir toda la información sobre las películas que vean sus hijos.

Ello, permitirán a los padres elegir en forma libre, si ingresan o no ingresan a ver una u otra película.

Esta iniciativa no prohíbe la exhibición de obras cinematográficas, pues el objetivo apunta a brindarle a los usuarios, toda la información que contiene la película, con el objetivo de que los padres puedan proteger a sus hijos de información que consideren no adecuada.

Para tal fin, se plantean dos criterios de clasificación:

El primer criterio, es por la edad, por medio del cual cada película debe contener en la sinopsis en forma obligatoria, las edades mínimas recomendadas para cada película.

El segundo criterio es el contenido, es el cual se debe informar a los padres de familias y la película que desean ver.

Existen escenas con contenido violento, obsceno, pornográfico, sobre consumo de drogas o sustancias tóxicas, sobre discriminación y otro contenido que pueda vulnerar valores inherentes de la familia y de los niños y de los adolescentes.

Asimismo, encargamos al Indecopi las sanciones al incumplimiento de lo previsto en la disposición normativa de acuerdo a la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor y el Decreto Legislativo 1044, que aprueba la ley de retención de la competencia desleal.

La iniciativa cuenta con la opinión favorable del Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables, del Ministerio de Salud y Universidad de Piura.

Asimismo, las observaciones planteadas por el Indecopi, fueron subsanadas a través del texto substitutorio, producto de la mesa de trabajo organizada acertadamente por la Secretaría Técnica de la Comisión, en la cual tuvimos la posibilidad de participar.

En ese contexto, no me queda más que solicitar a mis colegas congresistas, apoyar este predicamento, y permitir que los padres de familia cuenten con toda información sobre las películas que verán sus hijos y que libremente elijan si la van a ver o si optan por otra película. (2)

Muchísimas gracias, señor presidente.

Y este es un tema que parece insignificante, pero tiene mucha importancia, señor presidente.

Ya que las imágenes expuestas a los niños no van a ser olvidadas. Son imágenes que van a dañar conductas de nuestros hijos.

Yo, como madre de familia, he tenido que salir muchas veces de las salas de cine, porque ponen, antes de iniciar una película, inclusive anuncios de películas para mayores siendo explícitos en relaciones sexuales entre adultos.

Creo que nuestro deber es proteger la mente de los niños. Muchísimas gracias.

El señor PPRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista María Jáuregui.

Le cedemos la palabra al congresista, Ernesto Bustamante.

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

Yo felicito esta iniciativa, me parece muy importante, pero yo quisiera preguntar, por ejemplo, en qué medida es que este dictamen acogería una situación que es hoy en día bastante común y bastante común en películas producidas por empresas como *Disney* o *Nickelodeon* donde hay sustitución de sexo o sustitución de roles de género en niños.

Entonces la pregunta es ¿eso va a estar advertido también? porque en todo caso ¿quién sería responsable de ponerlo como una advertencia?

Yo estoy seguro que los que promueven la película o la filman, o la producen y la distribuyen, consideran esto como algo que debe ser instruido como normal para el crecimiento mental de los niños.

Sin embargo, hay padres de familia que piensan en contrario y les parece de pésimo gusto que a un niño de 7 u 8 años se le esté exponiendo a visualizar roles de otros niños que pueden ser inclusive dibujos animados, no tienen que ser películas actuadas, donde de pronto que el papel de un niño es efectuado por una niña o viceversa o de pronto por niños no binarios, vamos a decir.

Entonces, la pregunta es ¿está esto contemplado? ¿O es necesario quizá hacer una mención más explícita respecto al tema del contenido de género o de sustitución de rol de género en las películas dirigidas a niños?

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista.

Bueno, respecto a ello la pregunta es que se está afianzando la autorregulación. Cada proveedor del producto será responsable.

Entonces, lo que se manifiesta con este predictamen es de que como ya hay una autorregulación según, el Ministerio de Cultura, entonces, nosotros lo que estamos es acá plasmando el contenido de esto para que se evite de dar contenidos obscenos o denigrantes a los menores de edad, ¿no?

El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).— Presidente, si me permite una réplica por favor.

El señor PRESIDENTE.— Sí, adelante, congresista.

El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).— Gracias.

Precisamente por eso es mi intervención, porque la autorregulación que hoy en día existe no conlleva el que se suprima precisamente este tipo de cosas.

O sea, yo me sorprendo mucho de ver, hasta dibujos animados, donde hay niños y niñas que no tienen una identidad clara sobre si son niños o niñas, pero son así, binarios.

Yo podría considerar que eso es inconveniente, otros podrían considerar que lo es.

De hecho, la industria considera que eso es conveniente porque si usted me dice que se están autorregulando, pues esta autorregulación está significando que se siga haciendo más de lo mismo.

La pregunta es, si lo que estamos haciendo es simplemente, dándoles el visto bueno, el santo y seña a lo que la autorregulación está haciendo, que me parece a mí que es incorrecto, porque no se está calificando adecuadamente la películas para niños, ni los dibujos animados para niños.

Entonces, lo que vamos a hacer es simplemente presentarle un saludo a la bandera.

Lo que necesitamos es que cuando vaya a haber traslocación de roles de género, que lo puede poner un productor, es libertad, lo que tiene que hacer, me parece a mí, es avisar en el contenido sinóptico que esto está ocurriendo, que hay una traslocación de género.

De manera de que el padre de familia o el custodio del menor tenga la opción de decidir si le presenta o no ese producto cinematográfico al menor.

Entonces, mi pregunta es más específica, presidente, no es relacionada a si hay autorregulación. La autorregulación no funciona. Una cosa es que digan que hay escenas con drogas, claro, eso es fácil determinar. Pero cuando se dice que hay traslocación de género, hay quienes piensan que eso es normal, pero hay quienes piensan que eso no es normal para un niño.

Entonces, la pregunta es, ¿se va a advertir de ello o no? ¿se va a exigir que se advierta de ello o no? Si no se hace, me parece a mí que estamos simplemente saludando a la bandera.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista.

A ver. Le damos el uso de la palabra a la congresista María Jáuregui.

La señora JÁUREGUI MARTÍNEZ DE AGUAYO (RP).— Gracias Presidente.

Sí, la idea a través suyo, decirle al congresista Bustamante que aprecio mucho que él pueda valorar esta ley por el respeto que,

por lo que él representa dentro del Congreso, para mí es muy importante, porque definitivamente ellos tendrían la responsabilidad de advertir a los padres si tiene contenido de género o si tiene, también, contenidos sexuales, porque es la única manera como el padre puede decidir, y si no, deben de ser sancionados.

Porque, no podemos ser nosotros cómplices para poder destruir a las siguientes generaciones.

Los niños necesitan de los adultos para poder crecer sanos mentalmente, físicamente, emocionalmente, y no podemos nosotros mismos ser cómplices para la destrucción de la mente de las siguientes generaciones.

Muchísimas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista.

Bueno, respecto a este.

El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).— Presidente, si me permite, si me permite una.

El señor PRESIDENTE.— A ver congresista.

Le voy a dar la respuesta y, de acuerdo a eso, le doy la participación.

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

El señor PRESIDENTE.— Con esta ley lo que se está haciendo es obligar, obligando a que informen el contenido.

Y si vemos acá en el artículo 2 de definiciones del proyecto de ley. Criterio de contenido. Información que se asigna a las escenas de la obra cinematográfica con contenido violento obsceno, pornográfico, sobre el consumo de drogas o de sustancias tóxicas. Discriminación o contenido de otra índole que pueda afectar los valores inherentes a la familia a los niños y a los adolescentes.

Creo que aquí, en este artículo 2 inciso c), está determinado en qué situaciones se quiere aplicar este proyecto de ley.

El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).— presidente, si me permite la palabra para una réplica, por favor.

El señor PRESIDENTE.— Adelante, congresista.

El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).— Gracias.

Yo discrepo, respetuosamente, señor presidente.

Me parece que el artículo 2, inciso c), tal como está redactado, no incluye precisamente el tema que yo he mencionado, que es el de sustitución de papeles de género.

Porque aquí habla de contenido violento. Eso no es violento. ¿Obsceno? No es obsceno. ¿Pornográfico? No lo es. ¿Consumo de drogas? No lo es. ¿Sustancias tóxicas? No lo es. ¿Discriminación? No lo es.

Dice, contenido de otra índole que pueda afectar los valores inherentes a la familia, y ese es un tema subjetivo. Yo pienso que debería haber una expresión clara y taxativa que diga sobre género.

O sea, no se esté prohibiendo, no digo que se prohíba, pero simplemente que se informe si es que en la película hay sustitución de roles de género, porque hay padres de familia que eso no quieren trasladar a sus hijos, en todo caso hasta que ellos tengan capacidad de discernimiento.

Entonces, me parece a mí que el artículo, el inciso c) del artículo 2, debe ser ampliado con una frase pequeña que diga algo así, como, por ejemplo: sustitución de papeles de género.

Sin calificar si eso es bueno o malo, simplemente que lo expliciten, que el productor, que el distribuidor cinematográfico explicita la norma.

Esa sería mi propuesta, presidente, una propuesta para que se amplíen el texto sustitutorio, de manera de que el artículo se explicita con claridad que si hay algún tema relacionado con género, éste debe ser indicado, no porque sea pornográfico, malo o bueno, sino para que sirva de criterio de decisión al padre de familia.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista. Vamos a tomar su aporte, pero nos gustaría que qué es lo que usted quiere agregar al texto sustitutorio.

Por favor, puede comentarlo.

El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).— Sí, por supuesto, presidente. En el inciso c), voy a leer lo que está actualmente y luego voy a decir lo que me gustaría que se agregue.

Dice: Criterio de contenido, información que se asigna a las escenas de la obra cinematográfica como contenido violento, obsceno, pornográfico, sobre consumo de drogas o de sustancias tóxicas, discriminación.

Y ahí le agregaría yo: coma, o sea, el agregado después de la palabra discriminación es una coma y luego, referencias a sustituciones de papeles de género y luego continuaría, coma o contenido de otra índole que pueda afectar.

O sea, simplemente referencias, no estamos calificando que sea bueno o malo porque habrá padres de familia que piensan que eso es normal, pero hay padres de familia que piensan que eso no es normal.

Ese sería mi aporte y la petición que haría para que se incluya en el inciso c) del artículo 2, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista.

Bueno, ¿tenemos más participación de otros colegas?

Si no hay más participación de los colegas congresistas.

Vamos a someter a votación con lo que acaba de agregar el congresista Bustamante.

Secretaria técnica, por favor, proceda a la votación nominal.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Sí, señor presidente, se saca a votación el predictamen recaído en el Proyecto de Ley 8608-2024-CR con cargo a redacción según lo consignado por el congresista Ernesto Bustamante.

El sentido de su voto, congresista Manuel García Correa.

El señor GARCÍA CORREA (APP).— A favor.

La SECRETARIA TÉCNICA.— García Correa, a favor.

Congresista Ernesto Bustamante.

El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).— Bustamante, a favor.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Bustamante, a favor.

Congresista Guido Bellido (); congresista Rosangella Barbarán Reyes (); congresista Auristela Obando Morgan. La congresista Auristela Obando Morgan consigna su voto, a favor.

La señora BARBARÁN REYES (FP).— Barbarán, a favor.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Barbarán Reyes, a favor.

Congresista Cesar Revilla.

El congresista Guido Bellido, consigna su voto, a favor.

Congresista Rocío Torres Salinas. La congresista Torres Salinas, consigna su voto en abstención.

Congresista Edgar Tello.

El señor BELLIDO UGARTE (PP).— Congresista Bellido, a favor.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Sí, congresista Bellido, se ha consignado su voto a favor.

Congresista Tello Montes (); congresista Waldemar, Cerrón Rojas (); Congresista Flavio Cruz Mamani

El señor CRUZ MAMANI (PL).— Cruz Mamani, a favor.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Cruz Mamani, a favor.

Congresista Noelia Herrera Medina. La congresista Herrera Medina, consigna su voto a favor.

Congresista Wilson Soto Palacios.

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

La SECRETARIA TÉCNICA.— Soto Palacios, a favor.

Congresista Patricia Chirinos Venegas.

El señor CERRÓN ROJAS (PL).— Cerrón Rojas, a favor. Disculpe.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Cerrón Rojas, a favor.

Congresista Patricia Chirinos Venegas. La congresista Patricia Chirinos Venegas, ha consignado su voto, a favor.

Congresista Jorge Morante Figari.

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

La SECRETARIA TÉCNICA.— Morante Figari, a favor.

Congresista Edgar Tello Montes.

El señor TELLO MONTES (PP).— Tello Montes, a favor.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Tello Montes, a favor. (3)

La SECRETARIA TÉCNICA.— Señor presidente, han votado a favor trece señores congresistas y una abstención. El dictamen ha sido aprobado por mayoría.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, secretaria técnica.

El dictamen ha sido aprobado por mayoría.

Pasamos al siguiente punto.

Sustentación del Proyecto de Ley 9063/2024-CR, que propone la ley que asegura el derecho de los consumidores a iniciar procedimientos administrativos por infracciones al Código de Protección y Defensa del Consumidor, a cargo de su autor, el congresista Guido Bellido Ugarte.

Tiene la palabra el congresista Guido Bellido.

El señor BELLIDO UGARTE (PP).— Gracias, presidente, por favor, ¿podría compartir mi PPT, por favor?

El señor PRESIDENTE.— Sí, congresista. Autorizado para el PPT de la Comisión de Defensa del Consumidor.

El señor BELLIDO UGARTE (PP).— Muchas gracias, señor presidente, colegas congresistas, integrantes de la Comisión de Defensa del Consumidor y Organismos Reguladores de Servicios Públicos. En esta ocasión vamos a sustentar el Proyecto de Ley que asegura el derecho de los consumidores a iniciar procedimientos administrativos por infracciones al Código de Protección y Defensa del Consumidor.

Siguiente, por favor.

El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (Indecopi) protege los derechos de los consumidores y fomenta en la economía peruana una cultura de leal y honesta competencia, resguardando todas las formas de propiedad intelectual, desde los signos distintivos y los derechos del autor hasta patentes y biotecnología.

Su labor entre los agentes de la economía peruana es de suma importancia, puesto que se concibe como una entidad de servicio, con marcada preocupación por impulsar una cultura de calidad que brinde plena satisfacción a la ciudadanía, el empresariado y el Estado.

El Código de Protección y Defensa del Consumidor, bajo la Ley 29571, es el cuerpo normativo que regula las relaciones de consumo que se celebran en el territorio nacional o cuando sus efectos se producen en este, teniendo como base la protección y defensa de los consumidores. Este dispositivo legal regula el procedimiento administrativo de denuncias por la comisión de infracciones. Dicho procedimiento regula la figura denominada allanamiento y reconocimiento, mediante los cuales el denunciado, en este caso el proveedor, acepta la comisión de la infracción.

Siguiente, por favor.

La redacción original del Código de Protección al Consumidor establecía que cuando el proveedor presente allanamiento o reconocimiento, esto configura un atenuante de responsabilidad, el mismo que tiene incidencia en la graduación de la sanción. Sin embargo, presidente, mediante el Decreto Legislativo 1308 se modificó el Código de Protección y Defensa del Consumidor y se incorporaron nuevas figuras al procedimiento administrativo sancionador, como la exoneración del pago de costos a proveedores que se allanan o reconocen los hechos denunciados interpuestos en Indecopi.

Muy lamentable, señor presidente, ya que este cambio perjudica a la parte débil de la relación de consumo, es decir, al consumidor, a razón de que este no tiene forma de recuperar los gastos invertidos en su defensa, como asesoría legal o trámites, lo cual crea una carga económica injusta. Esto desincentiva a los consumidores a defender sus derechos en disputas futuras, ya que perciben que, aun ganando el caso, habrán incurrido en gastos de defensa que nunca serán reembolsados...

El señor PRESIDENTE.— Congresista Bellido, no se le escucha.

El señor BELLIDO UGARTE (PP).— Disculpa, presidente, estoy en ruta y la señal se me fue, pero me escucha, ¿verdad?

El señor PRESIDENTE.— Ya, ahorita lo escuchamos.

Adelante, congresista.

El señor BELLIDO UGARTE (PP).— Entonces, retomando, lamentablemente, bajo estas modificaciones, hoy el consumidor, cuando hace respetar sus derechos, lamentablemente no hay ningún reembolso. Además, al eliminar el costo por allanamiento, los proveedores pueden considerar y es más fácil aceptar la responsabilidad sin enfrentar consecuencias económicas.

Esto puede llevar a una tendencia de los proveedores a allanarse en lugar de mejorar sus prácticas de atención y resolución de conflictos, afectando así la calidad de los servicios y la experiencia del consumidor.

Esta exoneración reduce el derecho de los consumidores a una competencia justa y a una compensación justa. La revisión de esta norma es clave, señor presidente, para equilibrar los derechos de ambas partes y fortalecer la confianza del Indecopi como entidad de protección y apoyo al consumidor. Claro, señor presidente, si te van a decir: "Tú te allanas, no hay sanción, no hay nada", entonces, si cuando incurres en alguna falta solamente falta allanarse y aceptar el caso y ya nada más, no vas a tener ninguna sanción. Entonces, no se corrige la entidad que presta el servicio.

Siguiente, por favor.

La presente propuesta legislativa plantea, señor presidente, la modificación del artículo 112 del Código de Protección y Defensa del Consumidor, a fin de eliminar la exoneración de pago de costos a aquellos proveedores que se allanan o reconocen la infracción por presentación de los descargos dentro de un proceso administrativo sancionador. El principal fundamento del proyecto de ley es equiparar el desequilibrio generado en la protección de los derechos del consumidor.

Siguiente, por favor.

Si bien es cierto que resulta claro con estas modificatorias en cuanto a la exoneración del pago de costos, se busca que el allanamiento o reconocimiento se realice en el primer acto procesal del denunciado. A través de la presentación de descargos, resulta a efecto que no ocasiona mayores dilataciones en el procedimiento, y este puede ser resuelto de manera más expeditiva. Pero el legislador no ha tomado en cuenta los gastos de patrocinio legal que el consumidor ha asumido, producto del abuso cometido por el proveedor.

En un primer momento, en ese entender, negar el reembolso de los costos constituye una pérdida para este, para el consumidor, y una inminente contravención a su derecho a la defensa, incidiendo directamente en el deber constitucional del Estado de defender y de proteger el interés de los consumidores y usuarios en el marco de una economía de mercado. O sea, definitivamente, con esta protección lo que están haciendo de lado es al consumidor. No van a reconocer; tú vas a gastar tu dinero y, al final de cuentas, se allanan y no reciben ninguna sanción.

Siguiente, por favor, presidente.

Siguiente, por favor, presidente. Gracias.

Es por ello, señor presidente, que el criterio establecido en esta iniciativa legislativa apunta al propósito de ejercer una auténtica tutela de los derechos del consumidor, sustentando su interpretación en el principio *individuo pro consumidor*, por el cual resulta claro que el Estado ejerce una acción intuitiva a favor de los consumidores, de modo que la defensa de sus derechos no debe configurar ningún perjuicio para el consumidor afectado, quien ya incurrió en una serie de gastos para interponer sus denuncias, por lo que corresponde válidamente que sean reembolsados, señor presidente.

Siguiente, por favor.

Bueno, estimado presidente y colegas congresistas, de esta forma culminamos la sustentación y el objetivo de este proyecto de ley

que, de todas maneras, está pensado en los consumidores y que el defender su derecho a recibir una atención y una prestación de servicio de calidad no les incurra más gastos, y más aún cuando exige vías de ciertos procedimientos y cuando estos sean demostrados y reconocidos los gastos en los cuales ha incurrido.

Muchas gracias, presidente. Es el propósito de este proyecto de ley muy puntual, señor presidente.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Bellido.

Agradezco al congresista Guido Bellido e informo que respecto de dicho proyecto de ley se solicitaron opiniones a la Presidencia del Consejo de Ministros, al Indecopi, a la Cámara de Comercio de Lima, a la Asociación de Consumidores (Aspec) y a especialistas en protección al consumidor.

Hasta el momento, solo hemos recibido las opiniones de dos asociaciones de consumidores, IDON y ASPEC. Así que estamos haciendo nuestros mejores esfuerzos para que las instituciones estatales, sobre todo el Indecopi, cumplan con la opinión técnica a fin de definir la posición.

Siendo un tema procesal administrativo, es importante evaluar la opinión del ente encargado, en este caso el Indecopi. Tenga la seguridad, congresista Bellido, de que estamos dando prioridad a esta interesante propuesta.

Pasamos al siguiente punto.

Sustentación del Proyecto de Ley 8455/2023-CR, que propone la ley que modifica el artículo 32 del Código de Protección y Defensa del Consumidor y el artículo 8 de la Ley 30021, Ley de Alimentación Saludable para los Niños, Niñas y Adolescentes, para establecer el etiquetado nutricional obligatorio, y fortalece el derecho a la información de los consumidores, a cargo de su autor, el congresista Wilson Soto Palacios.

Tiene, congresista, usted la palabra por 10 minutos.

El señor SOTO PALACIOS (AP).— Señor presidente, muchas gracias.

Saludos a todos los colegas presentes en esta plataforma.

Señor presidente, agradezco a la Presidencia haber agendado el Proyecto de Ley 8455, de mi autoría, que tiene por objeto modificar el artículo 32 del Código de Protección y Defensa del Consumidor y el artículo 8 de la Ley de Alimentación Saludable para Niños, Niñas y Adolescentes, con la finalidad de establecer el etiquetado nutricional obligatorio de los alimentos y

desincentivar el uso de imágenes, frases o afirmaciones que puedan generar confusión o engaño.

Por favor, siguiente diapositiva.

Así, propongo que en el artículo 32 de la Ley 29571 se considere obligatorio el etiquetado nutricional, que se evite el uso de imágenes, frases o afirmaciones que puedan generar confusión o engaño al consumidor respecto de su naturaleza. **(4)**

De igual forma, que el Artículo 8 de la Ley 30021, establezca que la publicidad difundida por cualquier soporte o medio de comunicación, esté acorde a las políticas de promoción de la salud.

Siguiente diapositiva.

Exposición de motivos.

Señor Presidente, el Artículo 65 de nuestra Carta Magna, señala que el Estado tiene la responsabilidad de proteger el interés de los consumidores y usuarios, garantizando su derecho a la información sobre bienes y servicios y velando por su salud y seguridad.

Asimismo, el Código de Protección y Defensa al Consumidor, establece la implementación de normativa adecuada y actualizada para proteger a los consumidores, asegurando que la información proporcionada en el mercado, sea clara y veraz y adecuada para la toma de decisiones informadas.

El derecho de los consumidores a recibir información completa y precisa es relevante en el caso de los alimentos y bebidas a través del etiquetado nutricional, que permite a los consumidores conocer la composición y características de los productos que consumen; lo cual es fundamental para la protección de la salud y bienestar.

El etiquetado debe garantizar la transparencia en la información, evitando cualquier engaño o ambigüedad sobre las propiedades nutricionales de los productos.

El Códex Alimentario establecido por la FAO, define los principios internacionales sobre el etiquetado nutricional para proporcionar información clara y precisa a los consumidores, en beneficio de la salud pública; y asegurar que no se utilice la información nutricional de manera engañosa.

Siguiente diapositiva.

Problemática.

En el Perú, la norma técnica de etiquetado nutricional es voluntaria y no obligatoria. Lo que genera problemas de fiscalización e información para los consumidores, señor presidente. A pesar de que la Ley 30021 exige advertencias sobre los productos altos en grasas, azúcares y sodio, la falta de obligatoriedad en el etiquetado, dificulta el control efectivo y deja espacio para que algunos productos omitan información clave sobre su composición.

En nuestro país, la información nutricional no siempre es clara ni uniforme. Algunos productos presentan la información por porción, mientras que otros lo hacen por cada 100 gramos; lo que complica la comparación entre productos. Además, términos como grasas totales o azúcares añadidas no están estandarizadas, generando confusión entre los consumidores. Y esta falta de uniformidad y estandarización, dificulta la verificación de la composición de los productos lo que podría facilitar el incumplimiento de las advertencias publicitarias obligatorias.

Un problema adicional, señor presidente, es el uso engañoso de imágenes en los envases de productos. Las empresas utilizan imágenes de frutas o productos naturales en alimentos que en realidad no los contienen, lo que ha llevado a sanciones por parte de Indecopi. Además, el Indecopi, considera que el uso de estas imágenes no es necesariamente ilícito, a menos que la publicidad esté dirigida a menores de 16 años. Esta interpretación, ha permitido que muchas marcas continúen utilizando imágenes de productos naturales, sin que estos sean parte real de su composición, lo que engaña a los consumidores sobre el contenido verdadero de los productos.

Siguiente diapositiva.

Para solucionar la desinformación de los consumidores y evitar el incumplimiento de las advertencias nutricionales contempladas, es fundamental que el etiquetado nutricional en los alimentos envasados sea obligatorio. Esto permitirá estandarizar la información nutricional, de acuerdo con la normativa técnica vigente o el Códex Alimentario, facilitando así, que los consumidores puedan comparar de manera clara y precisa los productos.

Además, se propone que las etiquetas reflejen fielmente la naturaleza del producto, evitando el uso de imágenes o frases engañosas sobre su contenido real.

Asimismo, se plantea modificar el Artículo 8 de la Ley 30021, para extender las restricciones sobre el uso de imágenes de productos naturales a todo tipo de público, y no sólo a menores de 16 años. Esto garantizaría mayor transparencia en la publicidad de alimentos y evitaría que las empresas utilicen

imágenes de ingredientes inexistentes, para atraer a los consumidores.

Estas medidas contribuirían a una competencia más justa entre los productores y protegerían mejor los derechos de los consumidores.

Siguiente diapositiva.

Análisis Costo-beneficio.

La propuesta, no genera gastos adicionales para el Estado, ya que solo precisa la responsabilidad de los proveedores de alimentos envasados, de proporcionar información nutricional estandarizada.

El principal beneficio de esta medida para los consumidores es el acceso a información nutricional clara, lo que les permitirá tomar decisiones más informadas y cuidar su salud. Además, la norma promueve una competencia justa entre las empresas que cumplen con las advertencias nutricionales, evitando que algunas eludan sus responsabilidades.

Dado el elevado costo en salud pública, que supera los treinta y siete mil millones de soles anuales, esta iniciativa también contribuiría a reducir la carga del sistema de salud, al enfocarse en la prevención.

Siguiente diapositiva.

Efectos de la legislación nacional.

La propuesta legislativa, se alinea a la Constitución Política, el Código de Protección y Defensa al Consumidor y la Ley que promueve la alimentación saludable para los niños y adolescentes.

Siguiente diapositiva.

Vinculación con la Agenda Legislativa 2023-2024, y las políticas de Acuerdo Nacional, la iniciativa se relaciona con el punto 72 y 77 de la Agenda Legislativa 2023-2024, relativa a la seguridad alimentaria y los consumidores. Asimismo, señor presidente, se adecúa a las políticas 15 y 17 del Acuerdo Nacional, que promueve la seguridad alimentaria y la nutrición y que la fomenta la economía social de mercado.

He concluido con la exposición, señor presidente, estoy seguro, su equipo técnico, va a elaborar el pre dictamen; y bueno, luego, posteriormente, que se vote. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Soto.

Se deja constancia del cambio del voto de la congresista Torres Salinas, en el punto 1 de la Agenda.

Entonces el proyecto fue aprobado por unanimidad. Agradecemos al congresista Soto e informo que, respecto de dicho proyecto de ley, se solicitaron opiniones al Ministerio de Agricultura, al Ministerio de Salud, al Ministerio de la Producción, al Indecopi, a la Asociación de Consumidores Aspec, y a la Sociedad Nacional de Industrias.

Hasta el momento, hemos recibido las opiniones de la Sociedad Nacional de Industrias, del Ministerio de Salud y de la Asociación COMEX.

Esta es una problemática que compartimos.

Pasamos al último punto.

Colegas, la problemática del transporte urbano es latente. Somos testigos y víctimas del tráfico que tenemos que sortear cada día en Lima y Callao. Y es así como los millones de usuarios se ven gravemente afectados cada día, y no sólo económicamente, sino en su propia salud, en su propia salud mental.

Para fiscalizar la labor de la Autoridad del Transporte Urbano de Lima y Callao, tenemos la presencia del señor David Hernández Salazar, presidente del Consejo Directivo de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y el Callao, ATU. Suspendemos por un breve instante la sesión.

—Se suspende la sesión.

—Se reinicia la sesión.

El señor PRESIDENTE.— Reanudamos la sesión.

Bueno, teniendo la presencia del señor David Hernández Salazar, presidente del consejo directivo de la Autoridad de transporte urbano para Lima y El Callao, ATU, a quien le hemos solicitado exponga ante la Comisión, sobre el estado situacional del transporte urbano en Lima y El Callao. Plan de trabajo para mejorar la prestación de los servicios de transporte público urbano, servicios concesionados y transporte urbano autorizado, con especial énfasis en la protección y defensa de los usuarios.

Señor Hernández, le damos la bienvenida y señalamos que se encuentra acompañado también del señor Luis Pineda Salcedo, asesor de la presidencia de ATU.

Tiene usted la palabra, señor David Hernández hasta por 20 minutos.

EL PRESIDENTE DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y EL CALLAO, ATU, señor David Hernández Salazar.— Bueno, muchas gracias y gracias por la invitación para poder alcanzar no solamente a través suyo, señor presidente, sino también, por supuesto, a los miembros de la comisión y a la ciudadanía, el tema de la implementación de la... una búsqueda de reactivación del sector, por supuesto.

La presentación, estado situacional tal como se nos ha pedido, y tema de plan de trabajo.

La siguiente, por favor, si fuera tan amable.

En el tema de situación, si nosotros...

Sí la siguiente está bien. Muchas gracias.

Aquí tenemos un análisis del tema de distribución de viajes. Recordemos que la institución ha logrado el tema del análisis del plan de movilidad urbana, ya ahora se está entregando en el mes de diciembre, los documentos que tenemos, que ya se vienen presentando a lo largo de presentaciones en diferentes partes de la ciudad a instituciones refleja, justamente, el tema de la evaluación de lo que son, no solamente el análisis de encuestas declaradas, sino también observación en lo que es en vía pública.

Por lo tanto, la distribución hoy día, tenemos un cálculo de veinticuatro punto seis millones de viajes al día, en absolutamente todos los modos. Obviamente, el horario punta de la mañana, las 7 de la mañana. Y en el tema de los viajes diarios, son en promedio, persona a dos punto tres viajes diarios por persona.

La distribución de los viajes, lo encontramos en la tabla, siendo el centro el que más acumula el tema de integración y distribución de viajes en la ciudad. La tabla la dejamos, justamente, para el tema de análisis, obviamente, para su equipo de trabajo. Y es necesario, también, referir que el 80% de los viajes, son por motivos de trabajo, 39% de estudios, 20%, perdón, y compras a más o menos, un 20%.

La siguiente por favor.

Hay que tener en cuenta que también esto es parte de encuestas declaradas, la evolución modal de viajes, el transporte público convencional es el que más refleja el tema de la distribución, el promedio de longitud de viajes de 35 kilómetros.

El tema que sí tenemos que mirar entre 40 y 50 kilómetros, un tema de distribución de viajes, más o menos, del 20%; y, la velocidad promedio observada, es de 13 kilómetros por hora, ojo, es la promedio. En momentos llegamos a la peor velocidad es de

7 kilómetros por hora, en horarios. No así los temas de congestión, digamos, que pueden analizarse por algún inconveniente en la ciudad, si no estamos hablando de tiempo promedio. (5)

¿Cuál es entonces el problema de transporte que tenemos en la ciudad? Si analizamos la cantidad de flota en la ciudad, tenemos 22 000 vehículos que prestan el servicio de transporte público en la ciudad de Lima. ¿Qué dicen los estudios de eficiencia?, que deberíamos estar más o menos en 17 000 vehículos, es decir, menos vehículos, pero con más capacidad.

Entonces tendremos flota de servicio de transporte público, pero lo que estamos viendo es que en la calle tenemos un nivel de saturación de tránsito. Es decir, estamos tratando de llevar la mayor cantidad de personas en autos pequeños, y ahí hay un cuadro de comparación.

Lo que se lleva y con lo que se ven las gráficas de comparación es un ómnibus de 12 metros es más o menos un espacio de 36 metros cuadrados, un ómnibus de 18 metros como los Metropolitanos son 54 metros cuadrados, y eso lleva una cantidad de 180 pasajeros y 80 pasajeros en el ómnibus de 12 metros.

Si quisiéramos llevar eso en autos, para un bus convencional tendríamos que utilizar 20 autos y para un Metropolitano tendríamos que estar usando más o menos 40 autos. Lo que carga un Metropolitano va en 40 vehículos y lo que carga un ómnibus se mueve en 20 vehículos.

Y eso es lo que estamos teniendo en la calle, ocupación de la calle. Para la misma cantidad de personas estamos ocupando 160 metros cuadrados, en el caso de un ómnibus, y para lo que es un Metropolitano estamos ocupando 320 metros cuadrados, en la vía pública lo que está aumentando es la congestión, por la misma cantidad de personas que se está llevando está aumentando la cantidad de carros, aumentando obviamente lo que es la contaminación, la congestión por supuesto, y el tema de los gases de efecto invernadero emitidos justamente por la quema de combustible, pero sobre todo el calentamiento.

Las tarifas

Hoy día el tema de las tarifas está en 0.75 centavos a un 1.50 soles la línea 1 del metro de Lima. No ponemos acá línea 2 porque todavía está en el proceso gratuito.

En el Metropolitano 1.75 y 3.50 soles en el tema de la tarifa del Metropolitano. El corredor rojo está entre 1 sol y 2.35 soles, el correo azul está entre 1 sol y 2.35 soles, el corredor morado está entre 1 sol y 2.50 soles; y el transporte convencional está entre 1.50 soles y 4.50 soles.

Ahora en el tema del colectivo lo que se está viendo en la calle es que el colectivo está entre 4 y 12 soles. Hoy día, por ejemplo, una persona que quiere salir en colectivo desde Ventanilla, está pagando en promedio hacia San Miguel 10 soles, y quien sale de Santa Anita a Chaclacayo, está pagando en promedio 12 soles, versus lo que podría pagar en transporte convencional.

Los servicios concesionados y la gestión que tenemos por encargo a estos servicios. Lo que tenemos es San Juan de Lurigancho-Villa El Salvador, la cobertura en la línea 2 que iría del Callao a Ate, estamos hablando de cuando esté diseñada la línea 3 Surco-Carabayllo, la línea 4 Callao-Ate; Chorrillos-Miraflores, en la línea 5; y si se hiciera la línea 6, estaríamos hablando de Surco- Independencia.

En la línea 1 ya estamos llegando a 580 000 pasajeros en distribución. Estamos en un proyecto de evaluación de la ampliación de la línea 1, señor congresista, en la cual se está viendo y evaluando que podamos aumentar la cantidad de vagones y reducir la frecuencia entre vagón y vagón para poder seguir atendiendo más pasajeros, en la línea 1 estaríamos llegando casi a la atención de un millón.

En la línea 2 hemos llegado a una atención de 48 000 pasajeros en día hábil, y ese es un nivel de eficiencia bastante bueno. 44 trenes en la línea 1, 28 estaciones, 33 kilómetros de recorrido; y, en lo que será la línea 2, estamos hablando en este momento de 5 trenes, estamos hablando de 6 coches cada uno, y estamos hablando de cinco estaciones en este momento, recorriendo 4.13 kilómetros.

En el tema de autorizaciones y habitaciones, lo que les comentaba, tenemos 22 000 vehículos de servicio de transporte público en este momento que se vienen implementando, tenemos 55 000 mil taxis independientes, 28 000 taxis ejecutivos, en transporte de estudiantes tenemos 3728, trabajadores 963. Y aquí hay algunos detalles, por ejemplo, en los conductores habilitados 49 625 conductores habilitados para lo que es servicio de transporte independiente en el tema de taxi, y 27 320 para lo que es taxi ejecutivo.

En el caso de los vehículos de transporte de estudiantes, no hay la cantidad pareja, es decir cada persona tiene su propio vehículo, y es por eso que el número es similar. Y los detalles que podemos observar.

En los servicios concesionados, lo que tenemos por ejemplo el tema de pasajes en Metropolitano, hoy día ha caído justamente por temas de informalidad, tenemos solamente 537 000 mil validaciones del Metropolitano al día, deberíamos estar en 700 000; 451 000 en un día no hábil y 522 ómnibus en el sistema; 312 troncales, 232 alimentadores, 22 ómnibus de retén.

En los corredores complementarios estamos hablando de casi 300 000 validaciones al día, 160 000 en el rojo, 77 000 en el azul, 63 000 en el morado Ahí con una flota que se ha venido reduciendo de 495 ómnibus también un tema de competencia desleal en algunas horas, en algunas áreas donde ha existido o donde ha venido funcionando el corredor morado, que es uno de los que se ha visto más afectados por el tema de ilegalidad en el sistema.

Si bien es cierto es una radiografía rápida de lo que tenemos en el sistema, la figura es a qué va el plan de trabajo, ¿no? Rápidamente, en el tema, ¿cuáles son las condiciones que se tienen que prestar en un servicio de transporte en la ciudad? Usuarios seguros, operadores eficientes, infraestructura idónea; y, por supuesto, la ATU tiene que ser ya una institución madura, una institución que tenga las condiciones justamente para la gestión de los servicios en la ciudad.

Lo que estamos buscando es un tema de gestión eficiente, obviamente, para el tema de las inversiones que se tienen que dar en condición del servicio para la ciudad.

¿Cuáles son los indicadores de gestión? Por ejemplo, la cobertura tiene que incrementarse, el tiempo de viaje tiene que reducirse, el gasto de los usuarios en transporte tiene que reducirse, la siniestralidad tiene que bajar. Y, por supuesto, los niveles de satisfacción tienen que comenzar a subir.

En una mirada hacia los operadores, por ejemplo, la flota tiene que crecer a una flota del tamaño adecuado. Hoy día es mucho carro pequeño, tenemos que cambiar a vehículos grandes. El IPK (Índice pasajero-kilómetro) para la medición de la eficiencia de los servicios de transporte tiene que subir.

El kilómetro eficiente, es decir, qué tanto viaja un vehículo con personas, si está bien ordenado, bien organizado, bien programado es el IPK, y ese es un modelo del kilómetro eficiente. La remuneración al operador tiene que ser mejor, hoy día tenemos mucha pérdida en el tema de los operadores; y, obviamente, los conductores deberían pasar absolutamente todos a planilla.

Y en el tema de ciudad, para Lima y Callao, las emisiones tienen que bajar, hoy día tenemos un parque que no está en las mejores condiciones de eficiencia para los temas de gases de efecto de invernadero. La intermodalidad tiene que subir con las construcciones que necesitamos justamente para la integración.

La accesibilidad es fundamental, tiene que aumentar. Y ese es un objetivo que tenemos, señor congresista, que la renovación de flota que hagamos, la primera que viene va a ser con carros que permitan justamente el acceso para personas con discapacidad. Y el tema del desarrollo a la orientación del transporte, obviamente, vamos a ese esquema.

¿Cuál es la primera medida que he tomado? En este momento estoy para cumplir dos meses de gestión, señor congresista, y la primera medida tomada en el primer mes ha sido la reunión con los operadores de transporte público para la emisión de títulos habilitantes.

La emisión de títulos habilitantes, señor presidente, que no se ha dado en 21 años, las vamos a entregar justamente en una red de trabajo que hemos tenido con todos los operadores formales de la ciudad, para marzo del 2025 ya tendríamos títulos habilitantes bajo el régimen excepcional, cinco años de título habilitante, de autorizaciones para los servicios de transporte público; y si cumplen con las condiciones de implementación estaríamos hablando de cinco, siete, diez, y quince años de operación para el servicio de transporte público en la ciudad, régimen excepcional.

Marzo del 2025 hacen la reunión, estamos trabajando para que pueda ser antes, por supuesto que sí, lo venimos trabajando con los operadores. Y esta es la base de la formalización, el título habilitante, el permiso, que va a permitir que no solamente operadores que hoy día como están en la formalidad, sino aquellos que no están en la formalidad puedan ingresar al sistema formal de la ciudad y, obviamente, tener las condiciones para la adquisición de la flota, la renovación de flota.

Hoy día viene amparada, señor congresista, en el tema de poner de condición la casa, poner un terreno, mientras que, en cualquier modelo de transporte, la compra del vehículo, el financiamiento, el apalancamiento financiero para la compra del vehículo está sobre la ruta. Y es lo primero que vamos a hacer, justamente el tema de los títulos habilitantes que ya es un tema de trabajo que se viene realizando con nuestros operadores del servicio.

Entonces, en las rutas que todavía tenemos la línea de concesión o donde está concesionado, pasaremos a concesionar y reactivaremos las concesiones de los servicios de transporte público porque son las condiciones más eficientes para nuestros operadores, permite tener un nivel de cumplimiento, no solamente el operador con la ciudad, sino la ciudad con el operador de transporte público también, que no vaya a un modelo de gestión de la pérdida, sino ser responsables de la gestión del servicio como se viene dando. La ruta como un valor y obviamente apalancamiento financiero para la flota nueva, que es justamente parte del análisis de lo que estamos viendo.

Necesitamos flota nueva en la ciudad, ¿quién estaría poniendo la flota de gran dimensión? Un ómnibus de 150 000 dólares que se necesita en la ciudad, ¿quién lo estaría comprando? Se compra en base a la ruta; y es, señor presidente, la forma como cualquier país del mundo viene renovando su flota, en base justamente a un

título habilitante entregado que le permita poder apalancar las condiciones financieras para poder lograr la implementación de los servicios.

Entonces, esa es la lógica del sistema integrado, en que apoyemos a nuestros operadores de transporte público con reglas claras, pero sobre todo con estabilidad jurídica que les permita tener un horizonte claro de inversión y, obviamente, así permitir tener la renovación de flota.

Hoy día, señor presidente, aun con los problemas que hemos tenido se ha renovado flota, aun con todos los problemas que hemos tenido hay empresas que han logrado la renovación de flota, por temas de gestión empresarial, por temas de cuidado de sus servicios, por temas de la mirada que han tenido de atención a sus rutas y de la protección que han tenido a sus rutas, han podido lograr renovar flota; en el servicio convencional, no estamos hablando de lo concesionado, en el servicio convencional. Por lo tanto, mantener un sistema ordenado, pero por supuesto de reglas claras, hace que nuestros operadores de transporte público puedan crecer, y esa es la primera medida que se ha tomado.

Entonces, ¿cuál es el segundo punto que estamos apostando como gestión, señor presidente y que también he tomado como medida en el primer mes que he llegado? Es el sistema de recaudo para el transporte público en la ciudad. Daba yo una entrevista a medios de comunicación y le explicaba lo que funciona con el sistema de recaudo. Un sistema de recaudo que ya no es como el anterior, ya no es como el del Metropolitano, ya no es como el de los corredores que son sistemas cerrados, porque antes era sale un proyecto y sale su sistema de recaudo.

En este caso ya no, nosotros como ciudad lo que tenemos es un sistema de cámara de compensación donde todos los sistemas pueden conectarse en la ciudad. El que ponga un sistema de recaudo se va a conectar con la ciudad, por lo tanto, ya no tenemos que ir a un modelo cerrado y la emisión de las tarjetas inteligentes, las TIT, lo que va a permitir es que se pueda interconectar el sistema.

Y cuando los sistemas de transporte den las condiciones de interoperatividad, es decir, que yo acepto un pago por subirme de un bus a otro, hay ese nivel de compensación a través del sistema, esto se va a lograr. ¿Qué es lo que permite eso?, que no tengamos dinero circulante, señor presidente, y este es el gran modelo de lucha contra lo que están viviendo hoy día nuestros conductores que son la muerte y asesinato en las calles.

Me decía el entrevistador cuando le comentaba este tema de llevar todo a tarjetas, me decía ¿por qué no matan al conductor del Metropolitano? ¿por qué no matan al conductor de los corredores?

¿por qué a ellos no los matan? Por qué ahí no hay nada que arrancarles. (6)

Tristemente hemos visto y hemos sido un programa de cámaras, luego voy a explicar los detalles del programa de cámaras, nos han criticado muchísimo por decir que vamos a poner cámaras en los buses y esa cantidad de cámaras no va a tener una cantidad de personas que lo miren. No funciona de esa manera, tal vez quienes hayan referido ese tema no conocen de los modelos de tecnología, pero lo que vimos en la cámara, en el asesinato de nuestros conductores en la zona de Lima Norte, fue claramente como la persona vino con el tema de la pistola y al momento de querer arrancarle el canguro, ¿no es cierto?, al conductor, en esa de forcejeo, lamentablemente, el vehículo, el conductor, quita el pie del volante, el vehículo se frena, el ladrón cae y de esa molestia, de ese forcejeo lo que hace el ladrón es pararse y dispararle al conductor, que se llega a cubrir primero con el brazo y al momento de arrancarle el canguro le dispara en la cabeza, que es lo que vimos todos en este momento, una escena terrible. Y, luego de ello que fue lo que hizo, agarrar la mesita lateral y tratar de llevarse todas las moneditas que había ahí en el tema de recolección, además del canguro por supuesto que lleva.

Ese tema lo hemos visto en los servicios concesionados. Porque ahí usan el sistema de recaudo, usamos el sistema de tarjeta. No hay nada que arrancar, no hay nada que quitarle.

Entonces, la tarjeta, el sistema de cobranza a través de tarjetas, señor presidente, es un modelo que apoya la seguridad de nuestros operadores de transporte justamente para que no estén tratando de arrancarle el tema de las monedas, por los cuales han venido muriendo justamente en el tema de las calles. Así que es un compromiso el sistema de recaudo y obviamente esperamos tenerlo para el mes de agosto del 2025 ya tener el sistema de recaudo en condiciones.

Hoy día los operadores particulares lo están utilizando, señor presidente. En ese momento hay empresas que están que no son concesionadas, que usan el sistema recaudo, lo está usando "El Rápido", está usando "El Urbanito", y cuando nosotros terminemos el tema del sistema interoperable, señor presidente, se va a poder conectar ese sistema con el Metropolitano, con "El Urbanito". Entonces, no estamos hablando de sistemas cerrados, estamos hablando de sistemas abiertos que van a poder permitir la interconexión, así que no estamos hablando de un modelo en el cual haya un único operador, lo que sí va a haber es una única autoridad, eso sí, responsable del sistema de dar las condiciones para que nuestros operadores puedan lograr un modelo no solamente de formalización, sino también de un trabajo efectivo, pero sobre todo seguro.

Los sistemas de modelo Troncoalimentador, que como funciona el sistema de transporte tiene una variación, una variación en la cual la alimentación se integra a la troncal permitiendo un nivel de eficiencia hacia el usuario. Me explico, en ese momento, por ejemplo, si uno mirara los contratos de concesión del Corredor Rojo, por ejemplo, vería que la troncal empieza en la avenida La Molina y a partir de la avenida La Molina empieza el Alimentador 257 que va hasta Ceres.

¿Qué diría el contrato? El contrato lo que dice es que una persona debería tomar un carro entre Ceres y la IBM, para que todos nos quedemos claros, por la Iglesia Mormón, debería tomar un carro y de ese carro debería bajarse en la avenida La Molina, hacer otra cola, para subirse a otro bus del Corredor Rojo que es casi como el modelo del Metropolitano, es decir, los vehículos pequeños hacia los vehículos grandes, más o menos así sería el sistema. Hoy día está pasando eso y pagar dos pasajes. Hoy día no está sucediendo eso, el que se sube en Ceres, va directo con un solo pasaje hasta el mismo sistema.

Ese es un tema que el contrato permite justamente la troncalización de la alimentadora. ¿Por qué? Porque si no, una persona como dije debería bajarse y hacer una cola y volverse a subir al otro vehículo. Hoy día está pagando una sola tarifa y tiene un mejor tiempo de viaje y la ciudad también está ahorrando. ¿En base a qué ahorra? Que el kilómetro que se paga o en la fórmula, el kilómetro de troncal es más caro que el kilómetro alimentador. Al estar troncalizada en el sistema de remuneración se paga menos, o sea, hay una eficiencia, hay doble eficiencia para el usuario, se paga menos por kilómetro troncal y solamente paga una tarifa que está integrada en ese momento, tanto troncal como alimentador. Igual así que el servicio que sube hacia Las Viñas, igual así el servicio que sube hacia la zona de la universidad.

Por lo tanto, el modelo Troncoalimentador es un modelo de diseño que está previsto en el contrato, pero que también el contrato prevé las mejoras operacionales que se puedan dar para ir en beneficio hacia el usuario.

Por lo tanto, en nuestro sistema, en este modelo Troncoalimentador que tenemos, nos permite poder lograr también eficiencias operativas para nuestros usuarios. Tenemos el Bus Patrón, el modelo de eficiencia, dice que deberíamos usar.

El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).— Presidente, disculpe la interrupción.

Presidente, solamente quería preguntar ¿cuánto tiempo más va a hablar el invitado?, porque es una perorata que no termina y realmente están apuntando temas para preguntar, pero no hay posibilidad de preguntar, si el señor va a hablar durante dos

horas o tres horas. Entonces, mejor que nos mande todo por escrito, porque no hay forma de hacer algún tipo de repregunta.

Es todo lo que quería comentar, señor presidente, me parece que debe ponerse tiempo al invitado.

El señor PRESIDENTE.— Congresista, se le ha dado 20 minutos para que exponga al invitado. Una vez que termine ya vamos a hacer las preguntas correspondientes cada uno de los congresistas que están en esta comisión.

Esperemos que termine el invitado, por favor.

Adelante.

EL PRESIDENTE DEL CONSEJO DIRECTIVO DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y EL CALLAO (ATU), señor David Hernández Salazar.— Gracias señor presidente, y sí agradecería también que el tema de adjetivos yo creo que no son necesarios en una conversación.

Yo asisto al Congreso de acuerdo a su requerimiento, señor presidente, y tengo un tiempo que todavía no ha terminado, y yo sí creo que sería prudente que mientras manejamos una discusión y una conversación sin adjetivos creo que sería también bastante respetuoso entre todos.

El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).— Presidente, no tiene ningún sentido lo que está diciendo el invitado, está llamándole la atención a la comisión. No me parece correcto, presidente.

Nadie ha señalado objetivos, yo solamente he hablado de perorata, que es un sustantivo, no un adjetivo. Sí, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Ya, congresista.

Vamos al tema.

EL PRESIDENTE DEL CONSEJO DIRECTIVO DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y EL CALLAO (ATU), señor David Hernández Salazar.— Claro que sí, señor presidente.

Muchas gracias.

La siguiente por favor.

En el tema del régimen excepcional que se ha convocado ya a los operadores de transporte público. En este momento lo que se ha referido es que van a tener acceso a cinco años de autorización, con el cumplimiento de esas normas y van a poder lograr no solamente los cinco años, sino pueden llegar hasta 15 años de autorizaciones en el tema de las rutas que se les está otorgando. En este momento nos encontramos en la mesa de trabajo con los

operadores de transporte público, para hacer la definición de los detalles que logremos en el tema de la implementación ya juntamente con ellos.

Recordemos que no solamente está el Plan Regulador de Rutas, sino también está el Plan Maestro que define justamente las condiciones de la cantidad de los operadores que en ese momento no solamente vienen prestando el servicio, sino también de la demanda de la ciudad, así como las rutas que se tienen establecidas.

La siguiente por favor.

En el tema de lo que estamos hablando a corto plazo, lo que nosotros tenemos claro es que, a través de los títulos habilitantes, ya los operadores de transporte público han venido trabajando sus modelos de implementación de flota en la ciudad.

Entonces, en este momento tenemos dos programas del Estado que van a permitir el apoyo a la renovación de la flota, que son tanto los Programas FISE, como el Programa de CÁLIDA, que dan condiciones no solamente para cambio de motor, sino que en ese momento ya se encuentran en condición de poder hacer un cambio de ir directamente a la compra del vehículo, y ya no solamente a la modificación del mismo para el tema energético.

Y, tal como se ha planteado, si bien es cierto, los operadores de transporte público han referido que con la condición de los títulos habilitantes podrían llegar a 6000 unidades en la ciudad. En los primeros cinco años, nosotros creemos que en un número de lógica y de inversión estaríamos en 3000 unidades en los primeros cuatro años.

La siguiente por favor.

Por año, lo que tenemos el Plan Regulador de Rutas, la Ampliación Norte que la estaríamos poniendo, la Estación Chimpú Ocllo estaría funcionando antes de diciembre. La venta de recaudo en este momento ya se encuentra en el MEF para mejorar el tema de las condiciones de lo que es el Metropolitano, y reducir los tiempos de recarga. La negociación del Gas Natural Vehicular que fue mencionada por los operadores. También está en el proceso de negociación, estamos invitándolo para la negociación la primera quincena de noviembre; el tema del chatarreo obligatorio que ya se ha reactivado justamente el tema de las normas para poder lograr suplementación, y eso durante este año del 2024.

En el 2025 el régimen excepcional nosotros lo hemos planteado para marzo, los operadores están tratando de que ese tiempo lo reduzcamos, por supuesto, estamos trabajando en ello. La capacitación de los operadores, recordemos que están pasando a un modelo de empresa y sobre todo que tienen que lograr el

financiamiento de las unidades que estamos refiriendo; el financiamiento de la nueva flota, tal como se ha referido; la inversión en las rutas de transporte; el recaudo de Nivel 4 como lo mencionamos para el mes de agosto, setiembre; la implementación del plan de gestión para lo que es Línea 3 y Línea 4 también lo tendríamos este próximo año, esto viene con Cooperación del Banco Interamericano de Desarrollo; las vías segregadas en ese momento estamos trabajando con la municipalidad de Lima, estaríamos presentando lo que va a ser la ampliación del metropolitano y la conexión con Línea 1, a través de la vía Expresa Grau, la podríamos utilizar ya después de tanto tiempo que no ha estado siendo utilizada y podríamos lograr un nivel de segregación del corredor en la avenida Arequipa. En la avenida Arequipa, el día de hoy hemos tenido la reunión con las municipalidades de Lince, de Miraflores y de San Isidro para el tema de la implementación de este proyecto.

Buses nuevos para la ciudad en rutas convencionales para el año 2026, y la concesión de servicios en superficie para el año 2027. Aquí está la lista de actividades a detalle en la programación del plan.

La siguiente por favor.

Y, el detalle de implementación, esto está impreso por supuesto y lo van a poder ver en los detalles de la presentación que estamos dejando.

Y, esto sería la presentación, creo que no me excedido más del tiempo que se me ha entregado.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, señor David Hernández Salazar, Presidente del Consejo Directivo de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y el Callao ATU.

Está pidiendo la palabra el congresista Wilson Soto.

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

Bueno, hemos escuchado la exposición en este caso, del representante ATU. Yo creo que... A ver, ATU tiene 6 años de creación, creo que, si no me equivoco, 6 años, pero señor presidente, a veces yo lo veo en los medios, es más, creo que hace poco un medio internacional nos han hecho un reportaje donde antes Colombia y México era el peor tráfico de América Latina y ahora hemos campeonado, o sea, aquí en Lima es el peor tráfico en América Latina.

Entonces, yo creo que está interesante, ¿no?, el PPT, pero nosotros queremos, hemos visto también pasar varios funcionarios

de ATU, la señora Jara, de ahí vino otro, ahora aquí nuestro invitado, pero nosotros queremos que ustedes efectivamente trabajen, porque yo no le puedo cuestionar si recién usted está en el cargo, pero realmente la población de Lima cuando va uno a Ramiro Priale, cuando uno entra aquí en Nicolás Ayllón, o sea, en el viaje filas de carros.

Según la información dice al año, los limeños pierden 157 horas. En esas horas tranquilamente podrías hacer muchas cosas.

Entonces, yo le diría a nuestro invitado, señor presidente, que efectivamente ustedes trabajen verdaderamente, porque la verdad que la imagen de ATU también no es impecable, y yo no lo estoy cuestionando, pero yo le digo en mi condición de parlamentario y miembro de esta comisión que usted tiene que cambiar, tiene que trabajar, porque hemos visto en los últimos meses también, por ejemplo, en el Metropolitano, ¿cuántas veces ha colapsado?, es más, hay deudas de los empresarios a los corredores.

Entonces, esa es la verdad, por eso mira un medio internacional nos ha catalogado el peor tráfico de América Latina. Entonces, de repente también la próxima que nos haga pues un reportaje, ya de repente con las mejoras, pero no a ese nivel.

Entonces, presidente del ATU solicito que usted, bueno, trabaje, igual nosotros también estaremos haciendo la fiscalización correspondiente. Es más, para terminar, hay infraestructuras como, por ejemplo, hace poco en la avenida Grau se ha caído. Todos echaban la culpa a la municipalidad de Lima. Ahí hay paraderos, hay infraestructuras. Ustedes también eso tienen que arreglar. Hay un montón en Cono Norte, aquí en el Centro de Lima.

Entonces, también tienen ustedes pues que hacer esas mejoras, porque no es posible en estos 6 años que tiene ATU, bueno, que tanto ha hecho por sistema de transportes.

Entonces, hay que decir las cosas como son. (7) Si usted, presidente de ATU, se puede cambiar, bueno, haga el mejor esfuerzo.

Muchas gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Soto.

Damos la palabra al señor David Hernández para que dé respuesta a la pregunta.

El PRESIDENTE DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO (ATU), señor David Hernández Salazar.— Sí, en el tema de tiempo de viaje es uno de los valores, como bien lo ha referido el señor congresista, señor presidente. El tiempo de viaje tiene que reducirse.

Hoy día quisiera comentarle una acción que me ha tocado realizar como presidente de ATU ahora, hace dos semanas.

La ampliación norte, que hemos visto que más de dos años no se viene utilizando, ya hemos dado los pasos para poder utilizarla. Por eso es que hablé de la adenda de recaudo, porque la adenda de recaudo está comprometida justamente para que se pueda utilizar esa ampliación norte y la negociación con los operadores de transporte para hacerla, lo cual lo hemos logrado.

¿Cuál es la primera acción que hemos realizado? El alimentador que va más lejano, que es el de Carabayllo, Torre Blanca, y que llegaba hasta la estación Naranjal. Le hemos reducido el viaje y ahora llega hasta la altura del centro cívico, la nueva municipalidad de Comas, estación 22 de agosto. O sea, ya no viaja hasta Naranjal, sino que llega antes, hacia la zona de 22 de agosto. Primer punto: reducción de tiempo de viaje ahí.

¿Y qué hemos hecho? El superexpreso norte, que es el servicio que más rápido va, 19 minutos desde Naranjal hasta la estación central, lo hemos movido hacia el 22 de agosto. Por lo tanto, al que más viaja, le hemos reducido la distancia y le hemos puesto el servicio más rápido, eso operativo netamente. ¿Cuántos minutos se reduce a ese viajero? Más o menos unos treinta y cinco y, en el mejor de los casos, cuarenta minutos en el horario de seis de la mañana. Treinta minutos desde la Municipalidad de Comas hasta la estación central en el tiempo de viaje más rápido, que es a las seis de la mañana.

Entonces, sí quisiera decirle que, como bien refiere el señor congresista, el tiempo de viaje tiene que reducirse, y el tiempo de viaje se puede reducir con algunas mejoras operativas como esta, pero necesitamos más cambios.

Aquí hay una negociación con los operadores de transporte público del Metropolitano, que tienen que pasar a una modificación en la cual tienen que ya renovar la flota. Así que iremos primero a ese punto.

En el segundo punto para el tiempo de viaje, como lo refería, tenemos que reducir los autos colectivos para pasar a un tema de fortalecimiento del operador de transporte público con flota nueva y título habilitante. Entonces, el título habilitante va a permitir que haya flota nueva. Con eso, debemos comenzar a bajar la cantidad de autos, que son los que congestionan la vía en la ciudad de Lima.

Por lo tanto, sí trabajaremos, señor congresista, como bien lo ha dicho. Mejoraremos las condiciones de tránsito, porque, bien ha comentado, son tránsito y la ATU ve los temas de transporte, pero están intrínsecamente relacionados. Iremos a las mejoras operativas que se han considerado.

Otra medida en el tema de la reducción es que hemos tomado ya la propuesta de la Línea 1. La Línea 1 está para aumentar esas colas que vemos fuera de la Línea 1. Para reducirlas, tenemos que aumentar más vagones y reducir la frecuencia, que tiene de tres minutos a dos minutos. Y, obviamente, después podremos seguir bajando el tiempo de distancia y frecuencia, con lo cual estaríamos moviendo o llegaríamos a mover casi novecientos mil pasajeros.

Una línea que fue hecha para quinientos mil, estaríamos llegando a mover casi el doble. Recordemos que, hace dos semanas, para el tiempo de paro, la Línea 1 ha llegado a mover seiscientos mil pasajeros. Una línea que fue diseñada para trescientos cincuenta mil; estamos moviendo más, y eso es con tema de mejoras operativas.

A pedido del señor congresista, por eso he traído los datos que están dejados aquí en la presentación como indicadores. Lo que vamos a poder hacer es medir sobre el indicador. Entonces, los tiempos de viaje iremos a esa reducción que se está solicitando.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias.

El congresista Bustamante está pidiendo la palabra.

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

El señor PRESIDENTE.— Adelante, congresista.

El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).— Saludos al señor Hernández.

Sí, tengo dos preguntas específicas.

La primera es: ¿Cuál es la lógica detrás de tener los carriles derechos de avenidas como la avenida Arequipa, la avenida Abancay, cerrados supuestamente de manera exclusiva al transporte público, cuando en realidad el resto de carriles no es para uso exclusivo del transporte que no es público. ¿Sino que el transporte público usa de manera exclusiva, dejando casi vacío el canal derecho, cuando el canal del medio o el de la izquierda, dependiendo de la avenida, están ocupados también por el transporte público? Y de manera grotesca, ¿no? No es que hacen la señal de voltear a la izquierda y luego se pasan temporalmente al carril. No, se cruzan simplemente de pista a pista.

¿Cuál es la lógica de darles un carril exclusivo? Lo que significa, en realidad, quitarle posibilidad de maniobra a todo aquel que quiere, por ejemplo, voltear a la derecha. Hay personas de ATU que están paradas, impidiendo que alguien que quiere

voltear a la derecha entre al carril derecho para voltear y, más bien, se vea obligado a voltear a la derecha desde el carril medio, lo que es un peligro. Entonces, ¿cuál es la lógica detrás de eso? Esa es mi primera pregunta.

Y la segunda pregunta tiene que ver con: ¿Quién dirige o quién ordena que estos policías de tránsito, de pronto, se dediquen a funcionar como si fuesen semáforos y paraliquen el tráfico? Paralizan el tráfico de una manera espantosa durante minutos.

Hay veces, he contado yo, 15 minutos impidiendo el tránsito en un sentido. Y lo hacen solamente porque saben que habrá una autoridad municipal o gubernamental, no lo sé, que viene más abajo en el tráfico y requiere pasar por ese cruce. Entonces, en vez de usar otros mecanismos, lo que hacen es paralizar creando un pandemonio realmente infernal.

Entonces, la pregunta es: ¿por qué es que esto funciona así? ¿Depende de ATU, depende de la municipalidad o depende, quizá, de la propia policía? ¿Cómo se puede corregir esto, señor Hernández?

Muchas gracias por sus respuestas, a través de la presidencia.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Bustamante.

Para que responda el invitado.

El PRESIDENTE DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO (ATU), señor David Hernández Salazar.— Sí, señor presidente, muchas gracias. Gracias por la consulta.

Para explicar la lógica de lo que es este modelo que la institución ha venido implementando ya desde hace algunos años, es la lógica de segregación. La segregación permite un nivel de paso rápido de los vehículos con base en qué fondo: ¿quiénes son las personas que más tiempo usan para viajar? Las personas de las zonas extremas de la ciudad, las personas de menos recursos.

Entonces, una persona de Carabayllo, una persona de Villa del Salvador va en el tráfico, pero va dentro de una unidad donde comparte con múltiples personas. Recordemos que el modelo del diseño de transporte público es de casi seis personas por metro cuadrado, y eso es si se respetara ese modelo de diseño; sería hombro con hombro, espalda con espalda, pero cuando hay tráfico, eso va más lleno. Entonces, en el modelo de transporte, seis personas por metro cuadrado. Una persona en transporte público no es que venga cómoda. Por eso es que se busca al transporte público darle velocidad. ¿Por qué? Porque la persona que viene en su auto, obviamente, va más tranquila, está cómoda en su auto. Entonces, ¿a quién le damos prioridad? ¿A las personas que tienen

auto propio, particular, que tienen condiciones económicas más favorecidas, o a quienes usan el servicio de transporte público?

En base en ese fondo racional de política pública, es que se le da más prioridad a las personas que más viajan, a las más vulnerables, a las menos favorecidas, que recorren más distancias. Por eso es que se busca darle prioridad de paso rápido a las personas que viajan en el transporte público masivo.

En ese sentido, ¿cómo se logra que esa persona logre un paso más rápido? Con carriles exclusivos para el transporte público. Ahí está desde hace muchos años, y no es una ocurrencia nueva. Por ejemplo, desde los ochentas tenemos la avenida Brasil. La avenida Brasil es un carril exclusivo para transporte público. Desde los setentas lo fue la Vía Expresa, ¿no es cierto?, donde el vehículo de transporte público puede lograr un nivel de eficiencia o de rapidez porque tiene un carril exclusivo para ellos mismos.

Entonces, esa lógica, esa base de la circulación y rapidez, es la que se utiliza para poder darle un carril segregado al transporte público para que vaya más rápido que los vehículos particulares.

Ahora ya viene...

El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).— Si me permite, señor presidente, una breve réplica, para una repregunta antes de que pueda pasar a la siguiente pregunta, si me permite, presidente.

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

Seamos puntuales, congresistas.

El señor BUSTAMANTE DONAYRE (FP).— Sí, puntualmente.

Señor Hernández, al señor Hernández le indicaría: yo entiendo el tema de la segregación de carriles. El problema es que no lo respetan, pues. El problema es que es exclusivo, por ejemplo, para buses, y está muy bien que tengas un carril exclusivo, pero no lo respetan porque también usan el segundo carril, y el tercer carril, y el cuarto carril en la avenida Abancay o en la avenida Arequipa usan no solamente el de la derecha, sino el de la izquierda, y traban toda la avenida e impiden que aquellos que tienen vehículos ligeros puedan circular por el carril derecho, inclusive cuando quieren voltear a la derecha.

Entonces, el proceso de segregación, en teoría, es bueno, pero el problema es que también están ocupando carriles que no les corresponden. ATU debería, así como impide que los particulares se metan al carril derecho, debe impedir que los públicos se metan al carril izquierdo o al que está a la izquierda del izquierdo, de manera que fluya el tráfico, precisamente.

Gracias, disculpe la interrupción.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias, congresista Bustamante.

El PRESIDENTE DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO (ATU), señor David Hernández Salazar.—

Si alguien quisiera hacer una precisión.

Sí, cuando nosotros utilizamos los carriles o quienes los supervisamos, y ahí me toca referirlo, hoy día tenemos un modelo de competencia desleal bastante complicado. Los vehículos del transporte público en los carriles exclusivos son cerrados y son detenidos por una competencia desleal que tenemos en la calle, en la vía pública. Basta verlo aquí en la prolongación Tacna. En la prolongación Tacna, los vehículos son cerrados por mototaxis, autos y autos colectivos que se tienen en la vía exclusiva, bloqueando el paso de los vehículos para que, justamente, la oferta, digamos, ilegal, informal, tenga la prioridad de paso al quedar restringidos.

Entonces, ¿qué se utiliza en ese modelo? Se utiliza lo que se llama sobrepaso, es decir, el sistema de transporte público en buses lo llamamos sistema flexible. El sistema flexible es que, por ser un vehículo con llantas, uno lo puede manejar y salir, como bien refiere el señor congresista, señor presidente, fuera de este carril y utilizar otro carril, y luego poder retornar a su vía de segregación. Es decir, puede llegar a utilizar carriles izquierdos.

Es cierto, nosotros lo vemos en la avenida Tacna, por ejemplo, donde ahí el carril es de uno, versus Abancay donde es de dos. Entonces, ¿qué está sucediendo? Cuando es bloqueado un bus, y, ojo, también tenemos otros servicios que se llaman servicios expresos. El Metropolitano lo tiene, y quisiera otra vez ir al ejemplo.

El Metropolitano es donde logra velocidad. Por ejemplo, el superexpreso, lo mencionaba. ¿Por qué se hace en 19 minutos? Porque no paran en los demás paraderos, ¿no? Entonces, el Metropolitano expreso sale desde Naranjal y, donde hay paradero en el Metropolitano, hay un carril adicional que permite que el otro vehículo pueda sobrepasarlo e ir más rápido, ¿no es cierto?

Eso es lo que está sucediendo en lo que bien anota el señor congresista, es decir, cuando un vehículo está detenido subiendo y bajando pasajeros en algún paradero. Recuerden, por ejemplo, que la avenida Tacna o también la avenida Abancay tienen servicios diferenciados, ¿no es cierto? En Abancay están la 409, la 406 y la 412, que tienen destinos diferentes, pero que utilizan Abancay. Recuerde que unos van para San Isidro, otros van solamente hasta Bolognesi, Bolivia, y otros van hacia Brasil.

Entonces, lo que sucede es que, donde hay vehículos estacionados, el vehículo puede salir de esa segregación o de ese carril y utiliza el siguiente para avanzar, digamos, y no se queda detenido uno detrás de otro.

Es cierto, como bien lo dice el señor congresista, que se ve que ya no solamente se usa un carril, sino que después está usando un izquierdo.

Ahora, lo que he explicado es lo ideal. Como bien decía el señor congresista, lo teórico es que hay algunos operadores de transporte público, sean del corredor o sean de los otros servicios de transporte, que se salen del eje para ir de manera también incumpliendo normas por fuera. Eso también lo hemos anotado, pero es lo menos.

Y lo que sí existe es este modelo operacional de sobrepaso. Sobre eso, con la razón que bien dice el señor congresista, toca que nosotros también fiscalicemos que nuestros **(8)** operadores cumplan, ¿no es cierto?, con todos los detalles del modelo operacional. Eso es correcto. O sea, sí ha habido operadores que no están cumpliendo, y que están, digamos, operando de mala manera. Y eso es claro, sí está pasando, pero, como le digo, sucede; no es que sea la conducta habitual. Pero lo hemos identificado y están pasando a modelos de sanción y fiscalización.

Entonces, para culminar el concepto que nos preguntaba el señor congresista, ¿qué buscamos con este modelo de circulación? Lo que se busca es darles eficiencia de paso a los vehículos.

Por ejemplo, cuando hicimos el contraflujo en la avenida Javier Prado, entre la zona de avenida La Molina y Golf Los Incas, tres kilómetros en ese punto, el recorrido normal y habitual, señor presidente, era de veintinueve minutos. Estamos hablando de 2016-2017, veintinueve minutos. ¿Cuánto tiempo se hizo cuando se dio el carril exclusivo en ese punto en contraflujo? El corredor llegó a bajar nueve minutos esos tres kilómetros. O sea, pasar transporte público de veintinueve minutos a nueve minutos es un nivel de baja de tiempo y es lo que conversamos.

Hay que tener en cuenta que eso no es una creación que lo hayamos hecho aquí, ¿no? Funciona en diferentes partes del mundo, bien utilizado, como bien decía el señor congresista, y respetado, por supuesto, también. Pero hay que tener en cuenta que eso fue lo que hicimos para los Juegos Panamericanos, ¿no? Dicho sea de paso, a la hora que hicimos eso luego, en el 2019, se utilizó para el corredor Panamericano y pudimos lograr la eficiencia de operación para ese sistema.

Entonces, bien utilizado nos logra bajar el tiempo de viaje. Y, como dice el señor congresista, cuando se utiliza mal y vemos

cosas, como bien lo ha referido, que no se utilizan bien, obviamente vamos a tener problemas. Por lo tanto, la exclusividad del carril es la lógica que busca permitir un espacio donde pueda haber una reducción del tiempo de viaje a las personas que más lo necesitan. Y, claro, buscaremos utilizarlo de buena manera. Eso es respecto a la pregunta uno.

Respecto a la pregunta dos...

El señor PRESIDENTE.— Por favor, podemos puntualizar mejor la respuesta de la pregunta.

EL PRESIDENTE DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO (ATU), señor David Hernández Salazar.—Claro que sí.

Entonces, en la pregunta dos, sobre el tema de la gestión de tránsito.

Sí, recordemos que la tiene la Municipalidad y la Policía Nacional; en algunos momentos, la discrecionalidad de la Policía Nacional se da en base a la observación que ellos tienen, ¿no? Tienen vigías en pisos altos de edificios: la Javier Prado, por ejemplo, Grau, por ejemplo, el centro de Lima. Tienen vigías que ellos pueden ver los niveles de ocupación, y entonces ahí es cuando les ordenan a los policías que se encuentran en intersecciones a liberar más o menos tiempo y funcionar justamente como semáforos los policías.

Entonces, ahí sí, el tránsito tiene que ver con la Municipalidad Metropolitana de Lima y nuestra Policía Nacional, bajo este modelo de observación que tienen para poder lograr el tema de eficiencia que ellos pueden dar a la vía. Claro, darle tiempo a una vía es, obviamente, generar condiciones complicadas para los cruces, ¿no? Pero, en todo caso, sí es un tema de competencia municipal y policial.

El señor PRESIDENTE.— Bueno, desde la presidencia vamos a hacer algunas preguntas. Me gustaría que tomara notas.

Considerando que el parque automotor de Lima representa más del 60% de los vehículos a escala nacional, ¿a la fecha con cuántos vehículos se cuentan para contribuir a la sostenibilidad ambiental y optimizar el sistema de transporte público? ¿Qué medidas se están efectuando con los vehículos de más de quince años de antigüedad?

Segunda pregunta: En sus inicios, las licitaciones y contratos estuvieron a cargo del transporte adjunto a la Municipalidad Metropolitana de Lima; entre 2014 y 2016 se firmaron los contratos, pero en 2020 pasaron a cargo de la ATU. Según las denuncias de las empresas operadoras, no se está cumpliendo con

las cláusulas del contrato. ¿Cómo se está mitigando este problema?

Tercera pregunta: ¿Cuál es la implementación del programa de chatarreo voluntario? ¿Qué porcentaje y en qué condiciones entran las unidades vehiculares?

EL PRESIDENTE DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO (ATU), señor David Hernández Salazar.— Sí, muchas gracias, señor presidente. Las cuatro preguntas.

En el tema del porcentaje de lo que es nacional, recordemos que, en este momento, del 100% de vehículos a nivel nacional, ya las motos superan a lo que son los autos, a los vehículos de cuatro ruedas, ¿no? Entonces, tenemos una gran cantidad de motos y, en Lima, el parque para lo que es el servicio de transporte público es de veintidós mil unidades.

Recordemos que, dentro de esas veintidós mil unidades, muy pocas son... Teníamos en la presentación la cantidad y la distribución de lo que son buses, más o menos unos tres mil a cuatro mil; luego tenemos custer y combis, donde está el gran grueso justamente de esta participación. Por eso, lo que tenemos que hacer es ir a un cambio de esta tipología de vehículos. Necesitamos no veintidós mil unidades, de las cuales la mayoría son pequeñas, sino que necesitamos unas diecisiete mil unidades de los mismos operadores de transporte público, pero las que son más grandes, ¿no?, buses de doce metros y, en algunos casos, de dieciocho metros.

Por lo tanto, el cambio que usted me refería respecto a este parque, para poder lograr que sea ambientalmente sostenible, se está dando a través de dos grandes inversiones que son a través del Ministerio del Ambiente y los operadores del gas aquí, el Bono FISE y el tema del Bono de Cálida. El Bono FISE y Cálida eran para la conversión de motores antes solamente, y hoy día ya los tenemos también para la adquisición de nuevos vehículos. Por lo tanto, debemos ir a renovar nuestra flota de transporte público hacia una flota con niveles de emisión más limpios, que bajaría en el PM2.5 y el PM10, que son materiales particulados que son cancerígenos y que estarían bajando muy, muy, muy fuerte. Pero también todavía nos quedaría una deuda en los gases de efecto invernadero.

La modificación, entonces, va por ese lado. Ahora miremos el tema de la antigüedad que se refería respecto a la pregunta dos.

Antigüedad: quince años, no, tenemos flota; recuerden que hemos dado una ampliación hace poco de vehículos de treinta años, ¿no? Los operadores de transporte público pidieron justamente esa ampliación y fuimos muy criticados como Ministerio de

Transportes y Comunicaciones por haber dado esa ampliación de plazo.

Pero la ampliación de plazo se dio porque los vehículos que se hubieran ido eran vehículos más bien los más grandes, que son los que necesitamos para el transporte público. Por eso, la primera medida, señor presidente, que he tomado, como le comenté en la exposición, es definir el tema del plazo para la emisión de los títulos habilitantes a los operadores de transporte público: dar las autorizaciones por cinco años con las condiciones que les permitan luego pasar a diez y a quince años para el tema de la renovación de la flota.

¿Cómo vamos a cambiar la flota? Solamente es comprando vehículos nuevos. ¿Y quién los compraría? El Estado ya se dijo que no. El MEF, justamente, no refiere los temas de apoyo para esas inversiones. Por lo tanto, están los privados, nuestros operadores de transporte público. Por eso hemos ido a respaldarlos. ¿Cómo los respaldamos? Con reglas de juego claras, con estabilidad jurídica y con estos títulos que se traducen en estos títulos habilitantes. Con eso, los operadores ya no van a tener que empeñar ni la casa ni los terrenos, sino que van a trabajar apalancando financieramente sobre el valor de la ruta. Porque, como hemos visto, tenemos un nivel de movimiento de diecisiete millones de viajes diarios, veintitrés en total, diecisiete en transporte público. Y es ese valor el que genera la capacidad de que puedan endeudarse, que puedan financiarse.

Así que la flota va a ir bajando de tiempo conforme los operadores vayan invirtiendo por tener su título habilitante, que es el que vamos a entregar en marzo, como dije, del próximo año como límite técnico que yo puse. Pero nuestros operadores están pidiendo que ese tiempo se reduzca. Tal vez podríamos darles noticias de que ese tiempo se va a poder reducir del marzo referido. Señor presidente, con ello, la segunda pregunta.

En el tema de los reclamos de nuestros operadores concesionados al tema de incumplimientos. Pues sí, hay varios, hay varios que se han referido, ¿no? Por ejemplo, ¿qué requerimientos, por ejemplo, hacían los operadores, por ejemplo, del Metropolitano, que no se habían quitado la totalidad de rutas que competían y que estaban al lado del Metropolitano? Y creo que todos los hemos podido ver.

Justamente esa es una de las razones por las cuales se creó la Autoridad de Transporte Urbano, porque el Callao emitía títulos habilitantes en rutas sobre la ciudad de Lima, y eso era lo que todos conocemos como superposición y que todos vemos en la calle como correteo. ¿Cómo es que hay un carro que se persigue con el otro y comienzan a corretearse? ¿Por qué lo hacen? Porque la demanda es una, pero ellos son como dos o tres rutas puestas una

encima de otra, compitiendo por la misma cantidad de pasajeros. ¿Quién estaría autorizando rutas encima de otras ya existentes?

Esa superposición es la que venía justamente por tener autoridades diferentes de municipios provinciales diferentes que autorizaban rutas de manera no consensuada, no coordinada.

La Ley de Municipalidades, ya desde hace más de cuarenta años, preveía, tenía previsto que cuando dos provincias llegan a ser un continuo urbano, no puede haber dos gestores de rutas; tiene que haber uno solo. Y eso estaba hace cuarenta años, eso es el régimen de gestión común. Ese régimen de gestión común se ha logrado gracias al Congreso, dicho sea de paso, que dio la norma de la ATU y la Ley 30900. La Ley 30900 lo que dice es que obliga a Lima y a Callao a respetar la Ley de Municipalidades, respetando el régimen de gestión común para ese continuo urbano en el tema de rutas.

Hoy día lo estaríamos haciendo prevalecer al entregar los títulos habilitantes, por fin, señor presidente, a los operadores, bajando los niveles de superposición, respaldando justamente el tema de gestión de la flota y poder salir con títulos habilitantes ya consensuados entre dos provincias, porque ahora es una sola entidad la que la va a proveer. Por lo tanto, en el tema de los reclamos sí ha habido reclamos hasta antes del tema de régimen de gestión común, y el tema es quitar esa superposición de rutas.

Luego hay otros temas que se vienen trabajando con los operadores de transporte público de la ciudad. Uno de ellos, recordemos, el Metropolitano reclamaba que se haga la ampliación norte. Recién nos la han entregado y nosotros la estamos poniendo a trabajar. Como digo, esperamos y anunciamos aquí también que Chimpú Ocllo estaría funcionando ya, o sea, el régimen, la ampliación norte estaría funcionando antes de diciembre; esperamos para la segunda quincena de noviembre.

Por lo tanto, esos reclamos de los operadores, anotados claramente, válidos claramente, estamos trabajando para reducirlos. Esa sería su tercera pregunta. En la cuarta pregunta, el tema del chatarreo voluntario. Lamentablemente, los programas de chatarreo que se han tenido tenían un nivel de discrecionalidad o uso directo de los recursos, y luego no fueron funcionando de manera rápida. Hoy día estamos cambiando eso.

Lo que va a pasar es que vamos a tener programas de chatarreo, no solamente obligatorios y voluntarios, sino que van a contribuir a consolidar el transporte público de la ciudad. Es decir, cuando se emita el apoyo para este régimen de chatarreo, lo que va a hacer es consolidar la renovación de la flota. Necesitamos todos los recursos, señor presidente, para poder

renovar la flota en la ciudad. Necesitamos vehículos, necesitamos servicio de transporte público, y ese servicio de transporte público es el que va a permitir que nuestros operadores de transporte público tengan trabajo.

Recordemos, por cada bus se tienen que integrar 2.5 conductores, ¿no? Porque un conductor, dicho sea de paso, las normas —y ahí tenemos el 040 régimen de licencias— establece que un conductor no debería estar trabajando más de cinco horas seguidas, cuatro de día, cuatro seguidas de noche, con descansos de no menos de media hora entre un periodo y otro. Eso es lo que establece que, para poder dar servicio en la ciudad, desde las cuatro de la mañana, como lo tenemos, hasta la medianoche, o los lechuceros que hoy día existen, se necesitarían 2.5 conductores por cada vehículo.

Entonces, se van a incrementar las plazas de trabajo en la ciudad para el tema de la formalidad y tener a los conductores en planilla. Por lo tanto, ese chatarreo voluntario va a ser un chatarreo en el cual el bono que se entregue ya no sea de libre disponibilidad, sino que le permita al operador retornar a una empresa de transporte, contribuir con la renovación de la flota y con las cartas fianza, que justamente han sido parte de los problemas que han tenido algunas empresas. Espero con eso haber, digamos, aclarado la consulta que se me ha hecho.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias. A ver, unas tres preguntas más.

¿Qué mecanismo de acción se está tomando frente a la creciente inseguridad que afecta el transporte urbano en Lima y Callao, causada por extorsiones (9) y atentados que ponen en riesgo la seguridad e integridad de los operadores de transporte y usuarios?

Otra pregunta. ¿Qué acciones están realizando las principales direcciones de la ATU, como la Subdirección de Sanción y de Fiscalización, a fin de mejorar el transporte urbano? ¿La ATU tiene facultades para fiscalizar el uso de bicicletas y vehículos electrónicos?

Para el año 2025, ¿tienen previsto implementar otros planes de movilidad urbana a fin de mejorar el transporte urbano?

EL PRESIDENTE DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO (ATU), señor David Hernández Salazar.— Gracias, señor presidente.

Sobre los temas de seguridad. Y sucedió recién entrado. Yo recién entraba los primeros días de septiembre y, en la segunda semana de septiembre, vinieron este tema de asesinatos.

Fue gracias a la congresista Porteros y a su equipo técnico que pudo estar en la sesión que el señor presidente Salhuana generó sobre el tema de seguridad ciudadana y pudo acceder al señor fiscal de la Nación.

¿Cuál es el punto? Cuando hicimos la investigación de qué estaba pasando y por qué no había intervenciones directas sobre el tema de transporte, lo que descubrimos es que no había denuncias, señor presidente, las denuncias eran simples dichos. Es decir, alguien me ha pedido dinero, estoy pagando, estoy dando pago en una esquina, o doy dinero a cierta persona, pero no había una denuncia clara, y aquellas que habían llegado con un mayor nivel de claridad eran desistidas en el tiempo. Es decir, luego los transportistas eran amenazados y ya no continuaban con la denuncia.

¿Qué se necesitaba? ¿Qué nos dijo el señor fiscal de la Nación, a través del fiscal Chávez Cotrina y el procurador de orden público, el doctor Vega? Poder acreditar debidamente denuncias que permitan una correcta investigación y luego preparar una carpeta fiscal. Así que lo que hicimos fue modificar la gestión de la ATU para poder tener una procuraduría especializada que apoyara a los transportistas, y hoy día venimos haciendo eso. Hemos logrado, trabajando de la mano con el general Conde, que el mismo día que lo visitamos abrió una oficina especializada para atención a la denuncia de empresas de transporte, ya no yendo a las comisariías, sino directamente a la Dirincrí.

Entonces, venimos trabajando de la mano con nuestros operadores para generar este modelo, y hemos conseguido una gran respuesta de nuestra Policía Nacional y de la fiscalía, con la cual se están encaminando estos procesos.

Primero, es la gestión, y lo segundo fue lo que nos pidieron. Comenté aquí el triste, pero también muy crudo caso de la grabación que logró identificar a los atacantes de este conductor que le mencionaba, de servicio de transporte público, cuando fue asaltado y asesinado.

Primer paso: estamos en el decreto de urgencia y la gestión de los recursos para poder tener las cámaras en los buses. Alguien nos dijo que eso era algo que no iba a servir porque íbamos a tener cámaras en todos los buses y cómo iba a ser para monitorearse. No se monitorean todas; lo explico rápidamente.

Las cámaras tienen mirada hacia la parte externa y hacia la parte interna, bajo el modelo de ojo de pez escondidas en la zona. Vienen grabando con un sistema TBR que tiene tres slots: el sistema de grabado, el GPS para el sistema de craqueo y seguimiento, y el botón de pánico. Entonces, lo que va a suceder es que todos los carros van a estar grabando tanto en la parte externa como en la parte interna. Y solo cuando haya algún

inconveniente, va a comenzar a lanzar la señal a través del GPRS y el GPS, para lanzar la señal del centro de monitoreo.

Quiere decir que, de los problemas que se lancen en la ciudad – perdón, de los carros que estén circulando en la ciudad–, solo algunos tendrán problemas, y los que tengan problemas llegarán al centro de gestión y control, podrán ser monitoreados, pero, sobre todo, guardaremos la primera parte de lo que estamos hablando, que es tener la prueba del delito que permita la investigación policial, la identificación de los asaltantes y poder avanzar.

Segundo punto que hemos logrado: las cámaras del Metropolitano no tienen sistema de reconocimiento facial, pero tenemos cámaras en múltiples partes de la ciudad, y también conectadas a través del sistema del Metropolitano. ¿Quién sí tiene sistema de reconocimiento facial, señor presidente? La Municipalidad de Lima. El sistema de la Municipalidad de Lima está en el piso siete del edificio que nosotros ocupamos en el piso uno con nuestro centro de control.

¿Qué hemos hecho? Hemos hecho la conexión, la interfaz de conexión, y hoy día la Municipalidad de Lima tiene acceso a reconocimiento biométrico a través de la cámara del Metropolitano, y eso lo hemos hecho en un trabajo conjunto con el equipo de seguridad ciudadana. Hoy día tenemos ya seguimiento y control a lo largo del sistema de una manera segura, anexo a las cámaras de la Municipalidad Metropolitana de Lima. Trabajo conjunto.

Y, en tercer lugar, estamos trabajando en un sistema de asistencia. Tenemos un tema de equipamiento de vehículos que, a través de motos, nos permite apoyar y asistir a nuestros operadores de transporte público. ¿Qué hemos logrado ahí? Poder tener los medios probatorios y de asistencia para quienes hacen esa acción: la Policía Nacional, para el tema de la denuncia, el seguimiento y el correcto modelo probatorio; y hacia nuestra fiscalía, llevando a nuestros operadores, asistiéndolos, capacitándolos para poder dirigirlos, generar los códigos para que sean testigos protegidos, y que la fiscalía inicie sus sistemas de denuncia y tenga las carpetas fiscales que permitan llegar a una sanción efectiva a los delincuentes.

Eso, entonces, lo que hemos hecho es, en resumen, ponernos a disposición con los elementos que tenemos y aquellos que hemos conseguido a las instituciones que sí saben hacer esto. Porque nosotros no somos los que generamos este modelo de persecución, investigación y sanción, sino que les estamos dando las condiciones para que nuestros operadores ya no tengan que ir a la denuncia, sino que nosotros la hacemos por ellos.

En el segundo punto, sobre el tema de la sanción y fiscalización de la ATU, la Subdirección de Sanción de Fiscalización, lo que tiene es el cumplimiento de las normas de transporte, y lo que se ha referido con el tema de los vehículos eléctricos y los vehículos pequeños son normas de infracciones a las normas de tránsito. Entonces, ahí nosotros no tenemos competencias, pero colaboramos con la Policía de Tránsito, por supuesto.

¿Qué cosas sí tenemos?

Tenemos un sistema de interconexión y de apoyo para el resguardo de las bicicletas y los Scooter, y para que puedan interconectarse con los servicios de transporte, pero no hacemos fiscalización; no está dentro de las competencias de la Subdirección de Fiscalización. Lo que se ve con la Subdirección de Fiscalización son los servicios que nosotros sí tenemos por competencia, ¿no? Bus, transporte personal, transporte de estudiantes y taxi.

En el caso de si se van a hacer algunos estudios para el tema del plan de movilidad urbana, lo que quiero informarles, señor presidente, es que el plan de movilidad urbana, su último entregable ya total con todos los informes, llega ahora en diciembre, pero los datos que estamos dejando aquí en la presentación son datos de movilidad urbana ya levantados en campo, con entrevistas, con seguimiento, con conteo. Así que son los datos más actualizados de la ciudad en temas de movilidad. Por lo tanto, no es necesario ya hacer otros planes de movilidad, sino comenzar a utilizar la información para ejecutar las decisiones que necesitamos.

Dejo el micro.

El señor PRESIDENTE.— Bueno, y para culminar, las dos últimas preguntas:

¿Cuáles son los principales actuales para mejorar el transporte público en Lima y qué medidas se están tomando para reducir la congestión vehicular? Y la otra, ¿de qué manera supervisan o evalúan la calidad del servicio que brindan las empresas de transportes?

El PRESIDENTE DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO (ATU), señor David Hernández Salazar.—

Los proyectos rápidos que tenemos en este momento, de este año, ya venimos trabajando con la... Perdón.

Disculpe, señor presidente, el aire acondicionado a veces me causa un poco de alergia, nada más. Por favor.

En el servicio de transporte público tenemos tres proyectos que venimos trabajando con la Municipalidad Metropolitana de Lima para la reducción de los tiempos de viaje y velocidad.

En este momento, antes de diciembre, estaremos logrando implementar la ampliación norte del Metropolitano.

Lo segundo es mejorar la circulación en el corredor rojo en Javier Prado. Recordemos que, durante el tiempo de pandemia, se colocó la ciclovía en la avenida Faustino Sánchez Carrión. Esa ciclovía lo que ha hecho es reducir los carriles del único eje de movimiento este-oeste. La Javier Prado, Faustino Sánchez Carrión y la avenida La Marina forman el eje de interconexión este-oeste.

¿Cuál otra avenida de gran dimensión cruza la ciudad en ese sentido? La Javier Prado no cruza. La Javier Prado llega y termina en la avenida Brasil. No tenemos otra avenida para que continúe y genere un nivel de paso tan fuerte en la ciudad, y se ha visto reducida justamente por la ciclovía. Y la ciclovía es muy importante; por lo tanto, la figura no es quitarla, sino manejarla de manera eficiente.

¿Qué ciclovías tenemos, por ejemplo, en zonas debajo de áreas verdes? Por ejemplo, tenemos en San Isidro y en San Borja las ciclovías de Parque Sur y las ciclovías de San Borja Norte y San Borja Sur. La Arequipa, la zona de la ciclovía, hoy día tal vez nadie lo recuerda, pero quienes usamos la ciclovía de la Arequipa sabemos que es una construcción justamente debajo de la zona de área verde.

Entonces, es lo mismo que va a suceder en la Faustino Sánchez Carrión. Sin tocar los árboles, sin dañar la arborización del área, lo que va a suceder es que vamos a tener una ciclovía como las mencionadas dentro del área verde. Lo que vamos a permitir es recuperar el carril, pero no solamente para el auto; estamos hablando de que ahí tenemos corredor y que también se incrementarán los niveles de eficiencia para los servicios de transporte público. Por lo tanto, vamos a lograr un nivel de eficiencia en uno de los principales cruces de la ciudad. Como le digo, no hay otro eje este-oeste...

No hay otro eje este-oeste en la ciudad. Lo más cercano sería la avenida Del Ejército y luego el Circuito de Playas, pero como corte dentro de la ciudad no tenemos otro tan cercano. Por lo tanto, la figura es poder lograr un nivel de circulación y de eficiencia, no solamente para el auto, sino también para el servicio de transporte público.

El otro proyecto que tenemos es el que estaremos presentando el día lunes con la Municipalidad de Lima, que es la interconexión por fin a utilizar el corredor de la avenida Grau, la vía expresa

Grau en deprimido con la interconexión del Metropolitano y la Línea 1. Ya estaremos presentándolo el día lunes.

Luego, tenemos un corredor exclusivo en la avenida Arequipa. En la avenida Arequipa vamos a lograr la implementación de un corredor exclusivo, y ese tiene un trabajo que viene de la mano con los vecinos y con los municipios de Lince, San Isidro y Miraflores, los cuales han estado hoy en nuestras oficinas conjuntamente con la Municipalidad de Lima y EMAPE para poder lograr un nivel de exclusividad y eficiencia en la circulación.

Lo que estaríamos implementando es un eje como el que se tiene, por ejemplo, en ciudades como Curitiba, que cuenta con pares viales que permiten un nivel de circulación y eficiencia, con avenidas de semaforización inteligente, como Petit Thouars y Arenales, y con un nivel de eficiencia en el uso interno que sería justamente la avenida Arequipa.

Entonces, tenemos ese proyecto. También tenemos la mejora del sistema de recaudo y el incremento de las condiciones y mejoras operativas en el Metropolitano. Luego, las siguientes son las que estamos dejando en la lámina para su implementación.

Por lo tanto, las medidas que van a mejorar las condiciones de congestión son justamente la mejora y el respaldo a nuestros operadores de transporte público en el tema de mejorar la oferta de los servicios. También, con la Municipalidad de Lima, vamos a hacer algunas mejoras de eficiencia en el Metropolitano para permitir que los ciclistas que vienen por la avenida Túpac Amaru puedan tener una mejor distribución de viajes.

Otro cambio que hemos solicitado está relacionado con el plan de desvíos de la Línea 2. Hoy día se ha implementado un semáforo para cruce ciclista en la zona de la calle Tarma y del cruce de Paseo Colón o del desvío que hay en Paseo Colón, y mejorando ese servicio, ese semáforo ya no sería necesario. No sería necesario reducir el tiempo de viaje en esa zona que está tan golpeada y proteger a los ciclistas, generando un espacio para que puedan lograr circular sin tener que cruzar entre los buses. **(10)**

Esa es una propuesta de la ATU, obviamente circulación más rápida para los buses, pero también en el resguardo de los más vulnerables que son los ciclistas. Eso sería para las medidas de congestión.

En el caso de la medición de servicios, sí tenemos indicadores que están previstos y que vienen desde la ordenanza 1599 y las ordenanzas del Callao, como son, por ejemplo, el cumplimiento de normas que deben cumplirse, tanto como previas al servicio, durante el servicio, y que son normas operativas, administrativas y legales.

Ahí vamos a mejorar nuestros niveles de fiscalización porque esto compete a la Subdirección de Fiscalización, que todas estas condiciones se cumplan. Ya venimos trabajando con los operadores de transporte público en un debido proceso. Es decir, nuestro sistema de fiscalización se está adecuando a trabajar no solamente de la mano con los operadores, sino también a buscar esa eficiencia de seguridad para nuestros usuarios.

Estoy dejando en la presentación estos indicadores. Es la forma en la que estaremos midiendo la fiscalización, y ahí sí yo creo que tal vez retornaríamos, señor presidente, para poder darle detalles de cómo vamos a manejar esta fiscalización o esta calidad del servicio que debe brindarse, justamente, a la implementación.

El señor PRESIDENTE.— Bueno, me acaba de llegar una pregunta, quiero trasladársela a usted, presidente.

¿Qué medidas ha dispuesto la ATU para mejorar los ingresos a las estaciones de [...] afluencia del Metro Línea 1, como la estación Grau? Con mucha afluencia de pasajeros que transitan, es difícil y peligroso tomar otra conexión, como taxi o bus. Allí se interconectan la avenida Grau, Sebastián Lorente y Aviación.

El PRESIDENTE DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO (ATU), señor David Hernández Salazar.—

Ahí tenemos tres medidas, señor presidente. Una que venimos trabajando con el operador de la Línea 1: tenemos que mejorar el tema de las condiciones del sistema de recaudo. El sistema de recaudo de la Línea 1 necesita unas mejoras; venimos trabajando con ello porque tiene que ser más rápido el tema de la atención del ATM, que son las máquinas de validación, los que son las taquillas y lo que es el modelo de validación, justamente para dejar de lado los sistemas de venta que hay en la calle.

El siguiente paso, que ya tenemos el pedido de Línea 1, es aumentar la cantidad de vagones y reducir la frecuencia entre coches para poder lograr una mayor rapidez y una limpieza de la afluencia en la zona.

Línea 1 está presentando una modificación del esquema de operación en la línea, poner puertas, ¿no? Es un proyecto que ellos han presentado; nosotros lo estamos evaluando.

Aquí, señor presidente, la evaluación es difícil. Hemos recibido críticas justamente por ello, pero la evaluación es complicada. Si nosotros revisamos los metros en el mundo, quienes hayamos podido verlos, no solamente por haberlos utilizado, sino en informes de ciudades o incluso en películas, por supuesto, no vamos a encontrar en el mundo que los metros tienen puerta; no, son libres de acceso. Pero, claro, pueden suceder siniestros.

Recordemos que hemos tenido, hace una semana, un suicidio, ¿no? Es una persona que ha saltado a las vías del tren en la estación Atocongo. Eso ha sido hace una semana o dos semanas y generó un nivel de inconveniente. Entonces, ¿qué hace Línea 1 para guardar la seguridad? Ellos administran el ingreso a la estación. Entonces, y por eso es que tenemos gente afuera, ¿no? Cosa que no sucede en ninguna parte del mundo. Entonces, ahí hay un trabajo que se viene realizando con el operador de Línea 1, con estos modelos de seguridad.

Por lo tanto, si nosotros ampliamos la cantidad de vagones, aumentamos la cantidad de coches y reducimos el tiempo de frecuencia entre los coches, lo que vamos a tener es un nivel de rapidez e implementación. Eso ya lo venimos trabajando con el operador. Ha sido presentada la propuesta; nosotros la estamos evaluando y la estamos trabajando con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que es el concedente, para poder lograr rápidamente ese esquema de implementación. Ese es uno.

Y lo segundo es en la parte de abajo. En la parte de abajo, como bien dice, justamente el tema de la llegada es complicado. Así que lo que se quiere lograr es un área de mejor atención. Y eso lo venimos viendo con la Municipalidad Metropolitana de Lima y que se va a interconectar con el proyecto, que es la utilización de la vía Grau y que sería la conexión del Metropolitano con la Línea 1 como un área mucho más grande para que los usuarios puedan ya tener un nivel de accesibilidad mayor hacia la zona.

Entonces, ahí es de la mano con la Municipalidad de Lima. Permitir, justamente, nosotros le hemos dado celeridad a su proyecto y, por lo tanto, creemos que podemos tener una obra en un muy corto plazo. Dicho sea de paso, se va a presentar el día lunes, ya como información por parte de la Municipalidad.

El señor PRESIDENTE.— Muchas gracias.

Agradecemos al invitado por su asistencia, y la presidencia solicita acordar la dispensa de la aprobación del acta para tramitar los asuntos materia de la presente sesión. Si no hubiera ninguna oposición a la dispensa, entonces dejamos constancia de que la dispensa del acta de la presente sesión queda aprobada.

Agradeciendo a los señores congresistas por su asistencia y participación.

Siendo las 4 y 29 de la tarde, se levanta la sesión.

Muchas gracias, estimados colegas congresistas.

—A las 16:29 h, se levanta la sesión.