COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
VIGÉSIMA SESIÓN EXTRAORDINARIA
Sala Torres y Torres Lara del edificio Víctor Raúl Haya de la Torre
y a través de la plataforma Microsoft Teams
Acta
Lunes 16 de junio de 2025
14.09 hasta las 15. 50 horas

Acuerdos:
Se aprobó las siguientes actas:

- Acta de la décimo octava sesión extraordinaria realizada en Trujillo el martes 20 de mayo de 2025, y
- Acta de la décimo tercera sesión ordinaria realizada en Lima el 9 de junio de 2025.

Se aprobó lo siguiente:

1. El texto sustitutorio recomendado por el Área de Técnica Legislativa para incluirlo en el dictamen recaído en los Proyectos de Ley 9505-2024, 9505/2024-CR, 9550/2024-CR, 9720/2024-CR, 9751/2024-CR, 9815/2024-CR, 10299/2024-CR, 10402/2024-CR, 10541/2024-CR, 10680/2024-CR y 10682/2024-CR, que propone una Ley que declara de interés nacional diversos proyectos y obras de infraestructura vial en los departamentos de Áncash, Apurímac, Arequipa, Ayacucho, Cajamarca, Cusco, Huancavelica, Huánuco, Ica, Junín, Lambayeque, La Libertad, Lima, Moquegua, Pasco, Piura, Puno, San Martín, Tumbes, Ucayali, y en la Provincia Constitucional del Callao que fue aprobado en sesión realizada el 20 de mayo de 2025 en Trujillo.

2. Por unanimidad el dictamen recaído en el Proyecto de Ley 8667/2024-CR, presentado por el congresista Elvis Hernán Vergara Mendoza, del Grupo Parlamentario Acción Popular, que con un texto sustitutorio propone una Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la construcción e implementación de una hidrovía en el tramo Yurimaguas - Nauta - Santa Rosa sobre los ríos Huallaga, Marañón y Amazonas, en el tramo Pucallpa - Confluencia con el río Marañón sobre el río Ucayali y en el tramo Saramiriza - Confluencia con el río Huallaga sobre el río Marañón, en la Amazonía peruana.

3. Por mayoría el dictamen recaído en los Proyecto de Ley 10285/2024-CR, y 10526/2024-CR, presentados por los congresistas Lady Mercedes Camones Soriano, del Grupo Parlamentario Alianza para el Progreso, y Jorge Luis Flores Ancachi, del Grupo Parlamentario Podemos Perú, respectivamente, que con un texto sustitutorio proponen la Ley que promueve la habilitación de la función de radio en frecuencia modulada en equipos celulares.

4. Por mayoría el dictamen recaído en el Proyecto de Ley 11261/2024-CR, presentado por la congresista Patricia Chirinos Venegas, del Grupo Parlamentario Grupo Parlamentario Renovación Popular que propone con un texto sustitutorio la Ley que deroga el Decreto de Urgencia 004-2025 Decreto de Urgencia que aprueba medidas extraordinarias y urgentes en materia económica y financiera

para la ejecución de intervenciones prioritarias para optimizar las actividades portuarias en el Puerto del Callao.

5. Por unanimidad el dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9498/2024-CR, 9504/2024- CR, 9966/2024-GL y 10154/2024-GL, presentados por los congresistas Carlos Enrique Alva Rojas del Grupo Parlamentario Acción Popular, José Luna Gálvez del Grupo Parlamentario Podemos Perú, la Municipalidad Distrital de Santa Rosa y la Municipalidad Distrital de Puente Piedra, respectivamente, que proponen con texto sustitutorio la Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la extensión de la línea 3 del metro de Lima que comprende los distritos de Puente Piedra, Santa Rosa y Ancón.

6. Por unanimidad el dictamen de inhibición recaído en el Proyecto de Ley 9562/2024- CR, presentado por el congresista Jhaec Darwin Espinoza Vargas, del Grupo Parlamentario Podemos Perú, que propone una Ley que crea la zona económica especial de desarrollo de Chancay - ZEED Chancay y su ámbito de influencia.

7. Por unanimidad el dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9866/2024-CR, presentado por el congresista Wilson Soto Palacios del Grupo Parlamentario Acción Popular, que propone con un texto sustitutorio una Ley de sistema de cobro de tarifa de peajes con innovaciones tecnológicas para optimizar el tránsito vehicular.

8. Por unanimidad el dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9845/2024- CR, presentado por el congresista Elvis Hernán Vergara Mendoza, del grupo parlamentario Acción Popular, que propone una Ley que condena la extorsión en paraderos de transporte y espacios públicos para el ejercicio de actividades comerciales.

9. Por unanimidad la solicitud del congresista Héctor Acuña Peralta para que solicitar a la Mesa Directiva se decrete para estudio y dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones el Proyecto de Ley 11412/2024-CR que propone la Ley que restituye la competencia municipal sobre el transporte urbano en Lima y Callao y el PL-11461 Proyecto de Ley 11461/2024-CR que propone la Ley que deroga la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), presentados por los congresistas Patricia Chirinos Venegas y Luis Cordero Jon Tay, respectivamente, por contener materia del ámbito de esta comisión.

10. Se dio cuenta del texto de la Moción de Orden del Día que se presentará para pedir facultades de comisión investigadora para la Comisión de Transportes y Comunicaciones para investigar presuntas irregularidades en la concesión, supervisión y operación del nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

La Presidenta solicitó al secretario técnico verificar el quórum encontrándose presentes de manera presencial y virtual los señores congresistas Portero López Hilda Marleny, Ruíz Rodríguez Magaly Rosmery, Chacón Trujillo Nilza Merly, Acuña Peralta Segundo Héctor, Bellido Ugarte Guido, Doroteo Carbajo Raúl Felipe,

Echeverría Rodríguez Hamlet, Espinoza Vargas Jhaec Darwin, Flores Ramírez Alex Randu, Infantes Castañeda Mery Eliana, López Morales Jeny Luz, Montalvo Cubas Segundo Toribio, Olivos Martínez Vivian, Paredes Fonseca Karol Ivett, Portalatino Ávalos Kelly Roxana, Trigozo Reátegui Cheryl, Valer Pinto Héctor y Zeballos Aponte Jorge Arturo**.**

La única licencia solicitada fue la del congresista Zea Choquechambi Oscar, quien, no obstante, participó de forma virtual a través de la plataforma institucional, registrando su asistencia y participando en la votación conforme a la Orden del Día.

Se da cuenta además que asistieron a la sesión las señoras congresistas accesitarias Lady Camones Soriano y Margot Palacios Huamán.

La presidenta señaló que con el quórum reglamentario y siendo las 14:09 horas del lunes 16 de junio de 2025, se inicia la vigésima sesión extraordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, en la ciudad de Lima.

De conformidad con la agenda el **primer punto de la agenda** tenemos la aprobación del acta de la décimo octava sesión extraordinaria realizada en Trujillo el martes 20 de mayo de 2025, y de la décimo tercera sesión ordinaria realizada en Lima el 9 de junio de 2025. No habiendo observaciones, las actas se aprobaron.

La presidenta continúa con la Orden del Día, como **primer tema se tiene** la presentación del texto sustitutorio recomendado por el Área de Técnica Legislativa para incluirlo en el dictamen recaído en los Proyectos de Ley 9505/2024-CR, 9550/2024-CR, 9720/2024-CR, 9751/2024-CR, 9815/2024-CR, 10299/2024-CR, 10402/2024-CR, 10541/2024-CR, 10680/2024-CR y 10682/2024-CR, que propone con texto sustitutorio una Ley que declara de interés nacional diversos proyectos y obras de infraestructura vial en los departamentos de Áncash, Apurímac, Arequipa, Ayacucho, Cajamarca, Cusco, Huancavelica, Huánuco, Ica, Junín, Lambayeque, La Libertad, Lima, Moquegua, Pasco, Piura, Puno, San Martín, Tumbes, Ucayali, y en la Provincia Constitucional del Callao, que fue aprobado en sesión realizada el 20 de mayo de 2025 en Trujillo.

El Área de Técnica Legislativa recomienda concordar los nombres de los proyectos de inversión que tienen Código Único de Inversiones con los que tiene registrado el Banco de Inversiones del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, también conocido como Invierte.pe. En la fórmula legal del dictamen aprobado se colocó el nombre propuesto en los proyectos de ley, que no necesariamente coincide con el de Invierte.pe, por tal motivo se excluye lo que no forma parte del nombre del proyecto, por lo que la recomendación es pertinente y aceptable.

Asimismo, se incluyó en el literal f) de La infraestructura vial – Construcción de puentes el "Reemplazo del puente San Francisco en la red vial nacional ruta PE-28B - La Quinua - Tambo - San Francisco". [San Francisco (Ayna Kimbiri)] – en los departamentos de Ayacucho y Cusco, con CUI 2318430. Esta materia ya fue aprobada con el Proyecto de Ley 8778 y a la fecha constituye la Ley 32373, por lo que debe retirarse del texto aprobado.

La presidenta recomendó aceptar las dos recomendaciones de Técnica Legislativa e incorporar el texto legal resultante en el dictamen aprobado el 20 de mayo de 2025.

No existiendo observaciones sobre el texto propuesto, se aceptan las recomendaciones de área de técnica legislativa y el texto legal se incluye en el dictamen.

Continuando la agenda se tiene como **segundo tema de la Orden del Día** con el debate del predictamen recaído en el Proyecto de Ley 8667/2024-CR, presentado por el congresista Elvis Hernán Vergara Mendoza, del Grupo Parlamentario Acción Popular, que con un texto sustitutorio propone una Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la construcción e implementación de una hidrovía en el tramo Yurimaguas - Nauta - Santa Rosa sobre los ríos Huallaga, Marañón y Amazonas, en el tramo Pucallpa - Confluencia con el río Marañón sobre el río Ucayali y en el tramo Saramiriza - Confluencia con el río Huallaga sobre el río Marañón, en la Amazonía peruana.

El documento que se pone a debate pretende solucionar los problemas de conectividad, transporte y desarrollo en la Amazonía peruana, así como los problemas que se generaron antes con el Proyecto Hidrovía Amazónica, respecto del cual se suscribió en octubre de 2024, un Acta de Caducidad por las partes intervinientes: Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Concesionario COHIDRO. Cabe señalar que el Proyecto Hidrovía Amazónica inicialmente propuesto fue caducado al determinarse:

(i) La existencia de un bucle técnico que imposibilitaba su ejecución;
(ii) Probada y creciente oposición al proyecto Hidrovía Amazónica por parte de distintas organizaciones sociales de la Amazonía;
(iii) Imposibilidad de resolver dichos inconvenientes vía suscripción de adenda;
(iv) Impactos en el costo del proyecto a través de inversiones adicionales.

En tal sentido, en la fórmula que se propone, a efectos de no repetir los errores anteriores, se establece expresamente el respeto a los derechos de los pueblos indígenas, estableciendo como requisito obligatorio la consulta previa, libre e informada, conforme a la Ley 29785 y al Convenio 169 de la OIT. Así también, se incorpora un enfoque intercultural y de género en la planificación y ejecución del proyecto.

Se garantiza una sostenibilidad ambiental, al exigir estudios técnicos rigurosos, incluyendo el Estudio de Impacto Ambiental (EIA), promoviendo el respeto a la dinámica natural de los ríos y la protección de ecosistemas sensibles.

El texto tiene viabilidad técnica y jurídica, porque se basa en un nuevo diseño de proyecto, distinto al que fue caducado, teniendo en cuenta los avances ya realizados del proyecto anterior, pues las estaciones ya instaladas representan una fuerte inversión realizada por el Estado que actualmente otorga información valiosa que sirve para determinar con mayor exactitud el nivel de referencia de los ríos, los volúmenes de dragado (para futuros proyectos de Hidrovía en dichos ríos, así como proyectos de terminales portuarios y embarcaderos) o determinar e informar la profundidad permitida a lo largo del año.

Asimismo, se alinea con las políticas nacionales, pues se articula con el Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032 y contribuye al cumplimiento de las Políticas de Estado del Acuerdo Nacional, como la reducción de la pobreza y el desarrollo de infraestructura.

La presidenta la cede el uso de la palabra al congresista Héctor Acuña, quien interviene para solicitar por intermedio del Congresista Padilla Romero el oficio Nº068.2025, para acumular el PL10593/2024-CR, La presidenta señala que el oficio ingreso hoy día y que siendo una sesión extraordinaria no hay estación pedidos, pero aun así se tomará en cuenta.

La presidenta cede la palabra a la congresista Cheryl Trigozo, quien interviene sobre la aplicación del uso de cascos y chalecos, quien señaló que desde el 21 de junio 2025 se aplicará en todo el país, y la preocupación que se tiene es la aplicación de las multas en San Martin, por las condiciones de la selva, por los que pide la suspensión de esta medida, pues es un pedido de la población y ella está canalizando ya que se están gestando movilizaciones sobre el tema. Pide que se suspenda la aplicación de la resolución directoral que obliga el uso de chalecos y cascos. La presidenta solicitó los documentos de la congresista Trigozo, para cursarla a el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

No habiendo intervenciones sobre el tema, la presidenta solicita someter al voto la aprobación del dictamen

Votaron a favor los congresistas Portero López Hilda Marleny, Chacón Trujillo Nilza Merly, Acuña Peralta Segundo Héctor, Bellido Ugarte Guido, Doroteo Carbajo Raúl Felipe, Echeverría Rodríguez Hamlet, Espinoza Vargas Jhaec Darwin, Flores Ramírez Alex Randu, Infantes Castañeda Mery Eliana, Montalvo Cubas Segundo Toribio, Olivos Martínez Vivian, Paredes Fonseca Karol Ivett, Portalatino Ávalos Kelly Roxana, Trigozo Reátegui Cheryl, Valer Pinto Héctor, Zeballos Aponte Jorge Arturo**.** No hubo votos en contra ni abstenciones

El dictamen recaído en el Proyecto de Ley 8667/2024-CR, que con un texto sustitutorio propone una Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la construcción e implementación de una hidrovía en el tramo Yurimaguas - Nauta - Santa Rosa sobre los ríos Huallaga, Marañón y Amazonas, en el tramo Pucallpa - Confluencia con el río Marañón sobre el río Ucayali y en el tramo Saramiriza - Confluencia con el río Huallaga sobre el río Marañón, en la Amazonía peruana, fue aprobado **por unanimidad**.

La presidenta continuo la agenda señalando que como **tercer tema de la Orden del Día** tenemos el debate del predictamen recaído en los Proyecto de Ley 10285/2024-CR, y 10526/2024-CR, presentados por los congresistas Lady Mercedes Camones Soriano, del Grupo Parlamentario Alianza para el Progreso, y Jorge Luis Flores Ancachi, del Grupo Parlamentario Podemos Perú, respectivamente, que con un texto sustitutorio proponen la Ley que promueve la habilitación de la función de radio en frecuencia modulada en equipos celulares.

Ambas propuestas introducen una regulación al marco normativo referido a las telecomunicaciones que permita viabilizar el acceso a un servicio público de

Frecuencia Modulada en los celulares, esto es radio FM, que ayudará en particular en situaciones de emergencia. Esto tendrá un impacto muy importante en la transmisión de información cuando las líneas de telefonía fija, móvil e internet se saturen o finalmente colapsen, en momentos en que se requiere contar con información inmediata y fiable.

El Perú es un país de alta vulnerabilidad sísmica, climática y geográfica. Vivimos en el cinturón de fuego del Pacífico. A lo largo del año enfrentamos sismos, huaicos, inundaciones, heladas, incendios forestales, erupciones volcánicas y, más recientemente, amenazas cibernéticas y emergencias sanitarias; y, sin embargo, no contamos aún con un sistema nacional de comunicación de emergencia verdaderamente universal, redundante y resiliente.

En emergencias, la información oportuna es tan vital como el agua o el refugio. Y es ahí donde esta ley hace una diferencia sustantiva.

Hoy en día, millones de ciudadanos tienen en sus bolsillos teléfonos móviles que cuentan con el hardware necesario para captar señales de radio FM, pero que han sido deliberadamente bloqueados por los fabricantes, o restringidos por las operadoras. Esta práctica, motivada por razones puramente comerciales —como el impulso del consumo de datos— ha generado una brecha de acceso a la información en el momento más crítico: cuando internet colapsa y la electricidad falla.

Esta ley establece que todos los dispositivos móviles comercializados en el país que cuenten con el hardware necesario para la funcionalidad de radio FM deben tener esta función activada de fábrica, sin posibilidad de desactivación o bloqueo por parte de los fabricantes o comercializadores y que las operadoras deberán garantizar el acceso irrestricto a dicha señal, sin importar el plan contratado. Además, las comercializadoras y las operadoras deben brindar soporte técnico gratuito para la habilitación de la función de radio FM en equipos ya comercializados que cuenten con esta capacidad.

Esta no es una medida inédita. Existen precedentes sólidos en la región y en el mundo. Así, México, en marzo de 2023, implementó la norma técnica IFT-011-2022 (NOM-221 Parte 3), mediante la cual el Instituto Federal de Telecomunicaciones (IFT) obligó a los fabricantes de teléfonos móviles a habilitar el chip de radio FM en todos los dispositivos comercializados en ese país.

El resultado fue claro: ningún fabricante se retiró del mercado. No hubo aumento significativo de precios. No hubo impacto negativo para el consumidor. Lo que hubo fue más seguridad, más acceso y mayor preparación ciudadana.

Es necesario conocer que la Sociedad Nacional de Radio y Televisión (SNRTV), que representa a los principales medios radiofónicos del país, ha expresado de forma inequívoca su respaldo a este proyecto. Su opinión institucional destaca que la radio FM sigue siendo el medio más estable y confiable en situaciones de desastre, especialmente en contextos rurales o de infraestructura limitada.

Esta norma no solo abarca lo referido a la radio FM. Va más allá. Propone la creación del **Sistema Nacional de Alerta Multicanal (SNAM)**, que permitirá:

- Envío prioritario de **mensajes SMS gratuitos** a todos los usuarios en situaciones de emergencia.
- Preinstalación de una **aplicación de alertas oficial** en todos los celulares nuevos, que no podrá ser eliminada.
- Transmisión continua de alertas mediante un **canal exclusivo de radio FM para emergencias**.
- Interrupción obligatoria de señales de radio y televisión para la difusión de mensajes oficiales.
- Difusión simultánea a través de plataformas digitales y redes sociales estatales.

El **análisis costo-beneficio es categórico**: los beneficios sociales, económicos y de seguridad **superan con creces los costos operativos**.

- ¿Cuánto cuesta una campaña de sensibilización comparada con evitar una tragedia?
- Qué vale más: ¿la reducción de 10 soles en un equipo, o la posibilidad de salvar cientos de vidas con una alerta a tiempo?
- Qué implica más gasto: ¿fiscalizar a las operadoras, o reconstruir tras una tragedia evitable?

En un país donde aún **millones de ciudadanos no acceden a internet de forma estable**, no podemos seguir dependiendo exclusivamente de plataformas digitales para enviar alertas. Necesitamos usar **tecnología accesible, funcional y ya disponible en los bolsillos de las personas**, como la radio FM.

Además, esta ley **acorta la brecha digital en emergencias**, pues asegura que, tanto en Lima como en los pueblos y comunidades más alejadas de la capital, todos los peruanos recibirán la misma información al mismo tiempo.

La presidenta cedió el uso de la palabra a la congresista Lady Camones, que felicitó el dictamen sobre todo es esta coyuntura del reciente movimiento telúrico en el cual colapsaron las líneas y que el uso de la radio FM podría llegar mejor la información para salvar sus vidas.

El Congresista Héctor Acuña intervino, para que se explique cómo se va a aplicar esta Ley, se le explicó que la ley se aplicará en los teléfonos que tengan la funcionalidad. Insistió en saber cuáles serían los beneficiarlos y, manifestó que se deben mantener las radio con pilar y que esto podría confundir, por lo que esta ley podría ser un problema, aunque se tenga buena intención no resuelve el problema manifestó.

Se sometió a votación;

Con el voto a favor de Portero López Hilda Marleny, Acuña Peralta Segundo Héctor, Bellido Ugarte Guido, Doroteo Carbajo Raúl Felipe, Echeverría Rodríguez Hamlet, Espinoza Vargas Jhaec Darwin, Flores Ramírez Alex Randu, Paredes Fonseca Karol Ivett, Portalatino Ávalos Kelly Roxana, Trigozo Reátegui Cheryl, Valer Pinto Héctor, Zea Choquechambi Oscar, Zeballos Aponte Jorge Arturo

Con el voto de abstención de la congresista Chacón Trujillo Nilza, Merly Infantes Castañeda Mery Eliana, López Morales Jeny Luz, Montalvo Cubas Segundo Toribio,

y Olivos Martínez Vivian.

En consecuencia, el dictamen recaído en los Proyecto de Ley 10285/2024-CR, y 10526/2024-CR, que con un texto sustitutorio proponen la Ley que promueve la habilitación de la función de radio en frecuencia modulada en equipos celulares fue aprobado **por mayoría.**

Seguidamente se trató el debate del predictamen recaído en el Proyecto de Ley 11261/2024-CR, presentado por la congresista Patricia Chirinos Venegas, del Grupo Parlamentario Grupo Parlamentario Renovación Popular que propone con un texto sustitutorio la Ley que deroga el Decreto de Urgencia 004-2025, Decreto de Urgencia que aprueba medidas extraordinarias y urgentes en materia económica y financiera para la ejecución de intervenciones prioritarias para optimizar las actividades portuarias en el Puerto del Callao.

El Decreto de Urgencia 004-2025, fue publicado por el Poder Ejecutivo el 25 de abril de 2025, bajo la apariencia de urgencia económica; sin embargo, ha producido y producirá efectos legales, sociales y humanos que no son aceptables en un Estado de derecho. Así tenemos:
Nuestra Constitución, en su artículo 118, inciso 19, faculta al presidente de la República a dictar decretos de urgencia únicamente en materia económica y financiera, cuando así lo requiera el interés nacional y exista una situación extraordinaria que no pueda ser atendida por los canales ordinarios.

Sin embargo, el Decreto 004-2025 no se origina en una situación imprevisible ni urgente. El supuesto problema —la congestión portuaria y la superposición de actividades pesqueras con operaciones logísticas— es estructural, previsible y manejable mediante instrumentos administrativos existentes. Esto no es una emergencia; es una realidad conocida desde hace años que el Ejecutivo ha dejado de atender con planificación.

Un ejemplo claro de esta falta de urgencia es que el decreto establece su vigencia hasta diciembre de 2025, lo cual contradice la naturaleza urgente de su emisión. Si un problema puede esperar 8 meses para su solución, entonces no es un problema urgente. Esta contradicción por sí misma invalida el fundamento constitucional del decreto de urgencia.

El principio de separación de poderes es uno de los pilares del Estado de Derecho. El Congreso tiene la potestad exclusiva de legislar sobre materias sensibles como derechos de propiedad, autorizaciones ambientales, presupuestos públicos y recursos naturales. Sin embargo, este decreto ha regulado todos estos temas mediante una norma administrativa del Ejecutivo.

Por ejemplo, el artículo 4.b del decreto permite aprobar automáticamente permisos ambientales sin evaluación previa, lo cual vulnera el principio de legalidad administrativa y atenta contra la Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental.

Asimismo, el Decreto de Urgencia permite reembolsos y transferencias presupuestales (artículos 5 y 10) sin aplicar las normas de inversión privada ni

respetar los límites establecidos por la Ley de Presupuesto. Esta acción no solo debilita la transparencia fiscal, sino que reduce la capacidad del Congreso de ejercer control sobre los recursos del Estado.

Estamos, entonces, frente a un uso inconstitucional del poder normativo del Ejecutivo, que pretende legislar sin rendir cuentas y sin pasar por el debate democrático que nuestra Constitución exige.

La presidenta señaló que una de las violaciones más graves que presenta este decreto es la afectación a los derechos fundamentales de los trabajadores de la pesca artesanal. Desde su entrada en vigor, generará la expulsión forzosa de más de 1,500 pescadores formales, muchos de los cuales adquirieron sus embarcaciones mediante créditos bancarios. Hoy, estos ciudadanos enfrentan incertidumbre legal y exclusión social, sin que se les haya ofrecido una alternativa cierta y conocida para su reubicación.

Esta situación se ha producido sin consulta previa, violando el Convenio 169 de la OIT, que el Perú ha ratificado y que tiene rango constitucional. No se ha hecho una evaluación socioeconómica, no hay planes de compensación, y no existe un cronograma claro de reubicación.

La jurisprudencia del Tribunal Constitucional es clara: en casos como el Expediente N.º 0009-2007-PI/TC, se ha establecido que los decretos de urgencia no pueden reemplazar la deliberación parlamentaria en temas que afectan derechos fundamentales. Este decreto ignora por completo esa doctrina, afectando el derecho al trabajo (art. 22 y 23), el derecho a la igualdad (art. 2.2) y el derecho a la participación (art. 31).

El análisis de costo-beneficio realizado por esta comisión, con base en opiniones recibidas, confirma que los costos del decreto superan ampliamente sus beneficios. La pesca artesanal no es solo una fuente de ingresos: es parte del tejido económico, cultural y social del Callao. Su desplazamiento arbitrario genera efectos negativos en la alimentación, los mercados, las cadenas de distribución, los restaurantes, los empleos indirectos y en la estabilidad social. Un primer impacto será el incremento de los precios de los productos hidrobiológicos, afectando la alimentación popular.

Además, el impacto político es igualmente preocupante. La omisión del Gobierno Regional del Callao, la falta de coordinación con la Municipalidad Provincial del Callao y la ausencia de OSITRAN —que debía supervisar los efectos de las concesiones portuarias— refuerzan la percepción de que las decisiones públicas se están tomando sin escuchar a los ciudadanos ni respetar los procesos democráticos.

Otro aspecto crítico es que el artículo 3.5 del decreto permite ejecutar obras fuera de los contratos de concesión, sin aplicar el régimen de Asociaciones Público-Privadas, establecido por el Decreto Legislativo 1362. Esta disposición distorsiona el sistema legal de promoción de la inversión privada, permitiendo la ejecución de gastos y compromisos sin reglas claras, sin control y sin transparencia.

Esto puede ser interpretado como una figura encubierta de modificación contractual, que genera obligaciones bilaterales sin licitación pública ni revisión del Congreso. Es

decir, un vaciamiento legal del sistema de Asociaciones Público-Privadas, que afecta tanto la confianza y el principio de legalidad.

El Decreto de Urgencia no responde a una urgencia real. Invade competencias legislativas. Afecta derechos fundamentales sin garantías y genera un conflicto innecesario en el primer puerto del país.

Por lo expuesto, se recomienda derogar el Decreto de Urgencia 004-2025 y en consecuencia aprobar este dictamen.

La congresista Patricia Chirinos manifestó su agradecimiento al equipo técnico de la comisión en especial al secretario técnico Juan Loayza, quien realizó una mesa técnica en la que se evidencio que el decreto tiene serias falencias, vulnera los principios constitucionales y perjudica a los pescadores de la región Callao, además vulnera competencias del Congreso, Concluyó señalando que se debe votar a favor.

El congresista Zeballos Aponte ratificó en la misma línea de la congresista Patricia Chirinos, manifestando su apoyo al dictamen.

La congresista Cheril Trigozo se manifestó a favor, por un reordenamiento portuario además para lograr la paz social en el Callao.

El congresista Héctor Valer señaló que existen errores conceptuales en el dictamen, señalando que votar en favor del dictamen se podría caer en usurpación de funciones. Y por ello pide se pase en un cuarto intermedio para una mejor redacción del dictamen. Seguidamente, la presidenta le dio el uso de la palabra al secretario técnico para que aclare las dudas del congresista Valer.

La congresista Kelly Portalatino, señaló que esta concesión de este puerto genera daño a más de 1500 familias del Callao,

Se sometió a votación el pedido del congresista Valer para que el proyecto de ley ingrese a cuarto intermedio para una mejor redacción.

Votaron a favor: Valer Pinto Héctor, Doroteo Carbajo Raúl Felipe,
Votaron en contra: Portero López Hilda Marleny, Acuña Peralta Segundo Héctor, Bellido Ugarte Guido, Echeverría Rodríguez Hamlet, Espinoza Vargas Jhaec Darwin, Flores Ramírez Alex Randu, Infantes Castañeda Mery Eliana, Montalvo Cubas Segundo Toribio, Olivos Martínez Vivian, Paredes Fonseca Karol Ivett, Portalatino Ávalos Kelly Roxana, Trigozo Reátegui Cheryl, Zea Choquechambi Oscar, Zeballos Aponte Jorge Arturo.
Votaron en abstención Chacón Trujillo Nilza Merly, López Morales Jeny Luz

No fue aprobada la cuestión previa del congresista Valer.

Seguidamente se sometió a votación el dictamen recaído **en el Proyecto de Ley 11261/2024-CR, presentado por la congresista Patricia Chirinos Venegas, del Grupo Parlamentario Grupo Parlamentario Renovación Popular que propone con un texto sustitutorio la Ley que deroga el Decreto de Urgencia 004-2025 Decreto de Urgencia que aprueba medidas extraordinarias y urgentes en**

materia económica y financiera para la ejecución de intervenciones prioritarias para optimizar las actividades portuarias en el Puerto del Callao.

Votaron a favor: Portero López Hilda Marleny, Chacón Trujillo Nilza Merly, Acuña Peralta Segundo Héctor, Doroteo Carbajo Raúl Felipe, Echeverría Rodríguez Hamlet, Espinoza Vargas Jhaec Darwin, Flores Ramírez Alex Randu, Infantes Castañeda Mery Eliana, López Morales Jeny Luz, Montalvo Cubas Segundo Toribio, Olivos Martínez Vivian, Paredes Fonseca Karol Ivett, Portalatino Ávalos Kelly Roxana, Trigozo Reátegui Cheryl, Zea Choquechambi Oscar, Zeballos Aponte Jorge Arturo
En contra Valer Pinto Héctor.

El dictamen se aprobó por mayoría

Como **cuarto tema de la Orden del Día** tenemos el debate del predictamen recaído en el Proyecto de Ley 9498/2024-CR, 9504/2024-CR, 9966/2024-GL y 10154/2024-GL, presentados por los congresistas Carlos Enrique Alva Rojas del Grupo Parlamentario Acción Popular, José Luna Gálvez del Grupo Parlamentario Podemos Perú, la Municipalidad Distrital de Santa Rosa y la Municipalidad Distrital de Puente Piedra, respectivamente, que proponen con texto sustitutorio la Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la extensión de la línea 3 del metro de Lima que comprende los distritos de Puente Piedra, Santa Rosa y Ancón.

El congresista Enrique Alva Rojas, en calidad de autor de uno de los proyectos de ley materia de estudio, propone corregir un grave error por parte de las entidades gubernamentales al tratar de mantener la estación del Álamo en el distrito de Comas como punto final de la Línea 3 del Metro de Lima, sin considerar lo que va a generar el puerto Chancay en cuanto a movilización de carga y pasajeros.

El congresista José Luna Gálvez, también autor de una de las iniciativas acumuladas, sostiene que se pretende llamar la atención del Ejecutivo para la ampliación de la Línea 3 del Metro, buscando que la misma llegue hasta el distrito de Ancón.

Según la Municipalidad Distrital de Puente Piedra, otro de los proponentes, el crecimiento poblacional de Lima Norte representa el mayor volumen poblacional de Lima con un 29 %, mientras que Lima Este tiene un 28 %, Lima Centro 27 % y Lima Sur 16 %. Por lo que, han precisado que la falta del trazo de la Línea 3 del Metro, desatiende la movilidad de Transporte Urbano a 574 mil 438 habitantes de los distritos de Puente Piedra, Santa Rosa y Ancón.

En ese contexto, la expansión de la Línea 3 del Metro de Lima, tendrá un impacto económico considerable, pues potencia el desarrollo del Puerto de Chancay y zonas industriales, incrementa el empleo directo e indirecto, dinamizando de esta manera la economía regional. Por otro lado, mejora la trazabilidad y el control del transporte de mercancías, reduciendo riesgos de accidentes y el contrabando.

Técnicamente deberá articularse con regulaciones sobre zonas económicas especiales, concesiones portuarias y transporte de carga; lo cual conlleva al desarrollo de infraestructura de soporte y conexión con corredores logísticos.

La idea central en esta parte del Metro de Lima, es hacia la promoción de contar con transporte limpio, que permita la reducción de emisiones de gases contaminantes,

acorde con los compromisos internacionales asumidos por el Estado peruano, en la lucha contra el calentamiento global; respetar el principio de equidad territorial y el derecho al transporte, tal como lo señala la Ley 29973 sobre personas con discapacidad; diseñando técnicamente, las estaciones y los accesos para las personas con movilidad reducida.

Lima Norte, cuenta con una demanda insatisfecha de más de 3 millones habitantes entre los distritos de Santa Rosa, Ancón y Puente Piedra; los cuales en su mayoría carecen de acceso a transporte masivo de manera eficiente, y si realizamos un parangón entre el sur o el centro de Lima, que cuentan con líneas de metro y corredores viales; Lima Norte se encuentra rezagada, profundizando brechas sociales y económicas.

La entrada en operación del puerto Chancay, ha transformado radicalmente el panorama logístico y comercial y dentro de ello, la Línea 3 del Metro de Lima, configura sinergias con proyectos en marcha, pues coincide con el desarrollo del Tren de Cercanías (Barranca -Lima), y el Plan de Desarrollo Urbano de Lima Norte, para hacer posible un transporte eficiente, limpio y que permita reducir las brechas sociales.

Por estas razones es que se recomienda la aprobación de este dictamen.
Se ofrece el uso de la palabra a los señores congresistas, no habiendo intervenciones se sometió a votación.

Votaron a favor: Portero López Hilda Marleny, Ruíz Rodríguez Magaly Rosmery, Chacón Trujillo Nilza Merly, Acuña Peralta Segundo Héctor, Bellido Ugarte Guido, Doroteo Carbajo Raúl Felipe, Echeverría Rodríguez Hamlet, Espinoza Vargas Jhaec Darwin, Flores Ramírez Alex Randu, Infantes Castañeda Mery Eliana, López Morales Jeny Luz, Montalvo Cubas Segundo Toribio, Olivos Martínez Vivian, Paredes Fonseca Karol Ivett, Portalatino Ávalos Kelly Roxana, Trigozo Reátegui Cheryl, Valer Pinto Héctor, Zea Choquechambi Oscar, Zeballos Aponte Jorge Arturo.

Se aprobó por UNANIMIDAD el dictamen recaído en los Proyectos de Ley 9498/2024-CR, 9504/2024-CR, 9966/2024-GL y 10154/2024-GL, que proponen con texto sustitutorio la Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la extensión de la línea 3 del Metro de Lima.

Como **sexto tema de la Orden del Día** tenemos el debate del predictamen recaído en el Proyecto de Ley 9866/2024-CR, presentado por el congresista Wilson Soto Palacios del Grupo Parlamentario Acción Popular, que propone con un texto sustitutorio una Ley de sistema de cobro de tarifa de peajes con innovaciones tecnológicas para optimizar el tránsito vehicular.

El predictamen propone una ley que regula el sistema de cobro de tarifas de peaje mediante el uso de innovaciones tecnológicas, como el telepeaje y el peaje de flujo libre, conocido como Free Flow, con el objetivo de optimizar el tránsito vehicular, reducir la congestión vehicular en los peajes y mejorar la experiencia del usuario conductor. La norma establece que estas tecnologías deben implementarse en nuevos contratos de concesión y en vías no concesionadas cuando sea técnicamente viable. También introduce sanciones por reincidencia en la evasión del pago, como

restricciones en la renovación de licencias y reportes a centrales de riesgo.

El predictamen aclara que no se puede modificar contratos de concesión vigentes, en respeto al artículo 62 de la Constitución Política, que garantiza la intangibilidad contractual. Por ello, las disposiciones de la ley solo serán obligatorias para futuros contratos o adendas. Además, se desestima la propuesta de abrir automáticamente las barreras de peaje tras cinco minutos de espera, ya que esto podría afectar la recaudación y contradecir los contratos actuales, que ya regulan los tiempos de espera y sanciones mediante parámetros técnicos como el Tiempo de Espera en Cola.

Finalmente, el predictamen concluye que la propuesta es necesaria, viable y oportuna, ya que responde a una problemática real de congestión vehicular en los peajes y la necesidad de modernizar el sistema vial. Se alinea con la Agenda Legislativa 2024-2025 y con políticas públicas de transporte, sin generar costos adicionales al erario nacional. La implementación de tecnologías modernas permitirá una gestión más eficiente de la infraestructura vial, mejorando la movilidad urbana y reduciendo la carga sobre el presupuesto público en vías no concesionadas.

Por lo expuesto, se recomienda aprobar el presente dictamen. No habiendo intervenciones, vamos a someter al voto la aprobación del dictamen
Votaron a favor: Portero López Hilda Marleny, Chacón Trujillo Nilza Merly, Acuña Peralta Segundo Héctor, Bellido Ugarte Guido, Doroteo Carbajo Raúl Felipe, Echeverría Rodríguez Hamlet, Espinoza Vargas Jhaec Darwin, Infantes Castañeda Mery Eliana, López Morales Jeny Luz, Montalvo Cubas Segundo Toribio, Olivos Martínez Vivian, Paredes Fonseca Karol Ivett, Trigozo Reátegui Cheryl, Valer Pinto Héctor, Zea Choquechambi Oscar, Zeballos Aponte Jorge Arturo.
En contra Portalatino Ávalos Kelly Roxana.

En consecuencia, el dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9866/2024-CR, que propone con un texto sustitutorio una Ley de sistema de cobro de tarifa de peajes con innovaciones tecnológicas para optimizar el tránsito vehicular, se aprobó por mayoría.

Como **séptimo tema de la Orden del Día** tenemos el debate del predictamen de inhibición recaído en el Proyecto de Ley 9845/2024-CR, presentado por el congresista Elvis Hernán Vergara Mendoza, del grupo parlamentario Acción Popular, que propone una Ley que condena la extorsión en paraderos de transporte y espacios públicos para el ejercicio de actividades comerciales.

El proyecto de ley tiene por objeto condenar la extorsión en paraderos de transporte y espacios públicos para el ejercicio de actividades comerciales. Propone modificar la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, a fin de incluir la extorsión como supuesto de accidente de tránsito. Además, propone modificar el artículo 200 del Código Penal, a fin de añadir una circunstancia agravante para el delito de extorsión consistente en la obtención de ventaja económica indebida o de cualquier otra índole, a través de la comercialización con paraderos de transporte o cualquier tipo de espacio público para el ejercicio de actividades comerciales. Finalmente, propone un apena fija de veinticinco años e inhabilitación, si el agente es un funcionario público que no tiene facultades para dicho fin.

Mediante Informe Técnico Nº 000168-2025-JUS/DGAC de la Dirección General de Asuntos Criminológicos del Ministerio de Justicia y Derecho Humanos, se señala que la *propuesta de modificar el artículo 2 de la Ley N° 27181, para incorporar la definición de 'accidente de tránsito', no resulta factible, puesto que la misma ya se encuentra definida en el Decreto Supremo N° 024- 2002-MTC y, además, en la exposición de motivos, no se ha justificado tal modificación.*

Además, mediante Carta N° 102-2025-PRESIDENCIA/APESEG, la Asociación Peruana de Empresas de Seguros -APESEG señala que, "incluir la extorsión en la definición de accidente de tránsito y a consecuencia de este un evento cubierto por el SOAT, desnaturalizaría su finalidad, ya que estamos ante la presencia de un delito, que se entiende como una conducta dolosa perpetrada por terceros ajenos a la circulación del vehículo y no ante un evento súbito e imprevisto. Con mayor razón, si el TUO del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios de Accidentes de Tránsito SOAT aprobado por Decreto Supremo N°024-2002-MTC excluye expresamente los accidentes ocurridos como consecuencia de guerras, sismos u otros casos fortuitos enteramente extraños a la circulación del vehículo.

En tal sentido, la extorsión, al ser un delito, reviste un acto humano voluntario que se configura a título de dolo (no cabe la comisión culposa) y que vulnera dos bienes jurídicos tutelados: el patrimonio y la libertad personal; por lo tanto, por su naturaleza, no es un evento súbito ni imprevisto.

Sobre la modificación del artículo 200 del Código Penal, el proyecto de ley propone regular como circunstancia agravante el hecho de que el "agente" (sujeto activo) "comercialice con paraderos de transporte o cualquier tipo de espacio público para el ejercicio de actividades comerciales". Dicha acción debe analizarse a profundidad, toda vez que debe entenderse con claridad su implicancia semántica, así como si se trata de una conducta nueva que se tipificará como delito de extorsión o, si realmente debe constituir una circunstancia agravante adicional a las ya reguladas. En tal sentido, la propuesta debe ser analizada en el marco de la dogmática penal.

Asimismo, en el Informe Técnico Nº 000168-2025-JUS/DGAC remitido por el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, se señala que, *en cuanto a la determinación de la pena se aprecia que propone una pena tasada o exacta, lo cual no resulta factible, pues correspondería establecer una pena con un extremo mínimo y uno máximo, que permita al juez imponer la pena de acuerdo con los alcances del Capítulo II (Aplicación de la pena), del Título III del Libro Primero del Código Penal.*

En relación con la inhibición, para que las comisiones ordinarias dictaminen los proyectos de ley, se deben tener en cuenta las materias de especialidad de cada una de ellas. Si bien, un extremo del contenido del proyecto de ley versa sobre la modificación de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre; en este caso, se propone incorporar como supuesto de "accidente de tránsito", una conducta que, al estar tipificada como delito, no corresponde a la naturaleza súbita e imprevista a aquel concepto.
De igual manera, la propuesta de modificar el Código Penal, a fin de incorporar una circunstancia agravante para el delito de extorsión regulado en el artículo 200 de dicho cuerpo normativo, así como de establecer penas para determinadas

conductas, constituyen materias que requieren de la utilización y aplicación de criterios propios de la dogmática penal. En tal sentido, dichas materias no se encuentran dentro de las competencias de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, tal como se evidencia de la revisión de su Plan de Trabajo.

Por lo expuesto, se recomienda aprobar este dictamen de inhibición.
No habiendo intervenciones se somete a votación

Votaron a favor Portero López Hilda Marleny, Acuña Peralta Segundo Héctor, Bellido Ugarte Guido, Doroteo Carbajo Raúl Felipe, Echeverría Rodríguez Hamlet, Infantes Castañeda Mery Eliana, López Morales Jeny Luz, Montalvo Cubas Segundo Toribio, Olivos Martínez Vivian, Paredes Fonseca Karol Ivett, Portalatino Ávalos Kelly Roxana, Trigozo Reátegui Cheryl, Valer Pinto Héctor, Zea Choquechambi Oscar, Zeballos Aponte Jorge Arturo.

En consecuencia, el dictamen de inhibición recaído en el Proyecto de Ley 9845/2024-CR, Ley que condena la extorsión en paraderos de transporte y espacios públicos para el ejercicio de actividades comerciales, ha sido aprobado por **unanimidad**

Como **octavo tema de la Orden del Día** tenemos el debate del predictamen de inhibición recaído en el Proyecto de Ley 9562/2024-CR, presentado por el congresista Jhaec Darwin Espinoza Vargas, del Grupo Parlamentario Podemos Perú, que propone una Ley que crea la zona económica especial de desarrollo de Chancay - ZEED Chancay y su ámbito de influencia.

El proyecto de ley tiene por objeto crear la Zona Económica Especial de Desarrollo de Chancay (ZEED - CHANCAY), con el fin de promover el desarrollo industrial, económico, tecnológico y comercial del distrito de Chancay, a través de incentivos tributarios en el desarrollo de actividades industriales, agroindustriales y otros que resulten de interés para la inversión privada.

En el artículo 3 dispone que, los usuarios que se establezcan en la ZEED - CHANCAY se encuentran exoneradas del pago del impuesto a la renta (IR), impuesto general a las ventas (IGV), impuesto selectivo al consumo (ISC), impuesto de promoción municipal (IPM), impuesto predial (IP) de los bienes registrados a su nombre. Asimismo, se encuentran exoneradas de todo tributo, con excepción de las tasas, creadas o por crearse, que graven las operaciones de venta de las actividades económicas que se establezca en el Reglamento. Este beneficio se extiende a la compra de maquinarias, equipos, herramientas, repuestos y materiales de construcción, que sean destinados al funcionamiento de la ZEED - CHANCAY. La exoneración es por treinta años contados desde la vigencia de la ley.
En el artículo 4 señala que, no se encuentran grabados con tributos y derechos arancelarios establecidos en el artículo 3, las siguientes actividades:

a) La importación de equipos, maquinarias, mobiliario, materia prima y todo tipo de mercancías propias de las actividades de los usuarios instalados dentro de la ZEED – CHANCAY.
b) La importación de materiales de construcción y todo tipo bienes o equipos necesarios para el cumplimiento del objeto social de los desarrolladores de las unidades de gestión de ZEED
c) El traslado de mercancías entre las unidades de gestión de ZEED - CHANCAY, a la salida y traslado de mercancías desde la ZEED - CHANCAY hacia los centros

con regímenes de zonas económicas especiales dentro del territorio nacional. El traslado de mercancía se realizará bajo autorización y vigilancia de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT), sin requerir su nacionalización.

d) La exportación, sin ninguna transformación o procesamiento, de los productos agrícolas de origen orgánico definido en la Ley 29196.

Como se puede constatar, la materia que propone regular el proyecto de ley es tributaria y aduanera, que no corresponden al ámbito de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, por lo que se recomienda este dictamen de inhibición.

Se ofrece el uso de la palabra a los señores congresistas, no habiendo intervenciones al voto la aprobación del dictamen

El dictamen de inhibición recaído en el Proyecto de Ley 9562/2024-CR, que propone una Ley que crea la zona económica especial de desarrollo de Chancay - ZEED Chancay y su ámbito de influencia, ha sido aprobado por unanimidad.

Votaron a favor: Portero López Hilda Marleny, Acuña Peralta Segundo Héctor, Bellido Ugarte Guido, Doroteo Carbajo Raúl Felipe, Echeverría Rodríguez Hamlet, Espinoza Vargas Jhaec Darwin, López Morales Jeny Luz, Montalvo Cubas Segundo Toribio, Olivos Martínez Vivian, Paredes Fonseca Karol Ivett, Portalatino Ávalos Kelly Roxana, Trigozo Reátegui Cheryl, Valer Pinto Héctor, Zea Choquechambi Oscar, Zeballos Aponte Jorge Arturo.
No hay votos en contra ni abstenciones.

Como **noveno tema de la Orden del Día** tenemos el debate y votación de la solicitud del congresista Héctor Acuña Peralta para que pedir al Consejo Directivo que decrete para estudio y dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones el Proyecto de Ley 11412/2024-CR que propone la Ley que restituye la competencia municipal sobre el transporte urbano en Lima y Callao y el Proyecto de Ley 11461/2024-CR que propone la Ley que deroga la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), presentados por los congresistas Patricia Chirinos Venegas y Luis Cordero Jon Tay, respectivamente, por contener materia del ámbito de esta comisión.

Vamos a someter al voto lo solicitado por el congresista Héctor Acuña.
Votaron a favor: Portero López Hilda Marleny, Chacón Trujillo Nilza Merly, Acuña Peralta Segundo Héctor, Bellido Ugarte Guido, Doroteo Carbajo Raúl Felipe, Echeverría Rodríguez Hamlet, Espinoza Vargas Jhaec Darwin, López Morales Jeny Luz, Montalvo Cubas Segundo Toribio, Olivos Martínez Vivian, Paredes Fonseca Karol Ivett, Portalatino Ávalos Kelly Roxana, Trigozo Reátegui Cheryl, Valer Pinto Héctor, Zea Choquechambi Oscar, Zeballos Aponte Jorge Arturo.
No hay votos en contra ni abstenciones.

Se aprobó por UNANIMIDAD solicitar al Consejo Directivo que decrete para estudio y dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones el Proyecto de Ley 11412/2024-CR que propone la Ley que restituye la competencia municipal sobre el transporte urbano en Lima y Callao y el Proyecto de Ley 11461/2024-CR que propone la Ley que deroga la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano

para Lima y Callao (ATU), presentados por los congresistas Patricia Chirinos Venegas y Luis Cordero Jon Tay, respectivamente, por contener materia del ámbito de esta comisión.

Como **décimo tema de la Orden del Día** se pone a consideración de los señores congresistas el texto de la Moción de Orden del Día que se presentará para pedir facultades de comisión investigadora para la Comisión de Transportes y Comunicaciones para investigar presuntas irregularidades en la concesión, supervisión y operación del nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Se precisa que el contrato de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez fue suscrito por Lima Airport Partners (LAP) el 14 de febrero de 2001.

Se ofrece el uso de la palabra a los señores congresistas. No hiendo intervenciones el texto de la Moción de Orden del Día será remitido a sus despachos para la firma correspondiente.

La presidenta agradeció al equipo de la Comisión tanto del servicio parlamentario como el de la organización parlamentaria por el trabajo desplegado, e igualmente agradeció a los congresistas miembros de la comisión por sus aportes y asistencia.

Para finalizar la presidenta solicitó la dispensa del trámite de aprobación del acta para ejecutar lo acordado en la presente sesión, la que fue aprobado.

Siendo las dieciséis horas con treinta y siete minutos se levantó la sesión. Se deja constancia que la transcripción de la versión grabada de esta sesión es elaborada por el Área de Transcripciones y el audio es registrado por el Área de Grabaciones en Audio y Video del Congreso de la República, los cuales forman parte integrante de la presente acta, prevaleciendo lo expresado según el audio.

Hilda Marleny Portero López
Presidenta

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PORTERO LOPEZ Hilda Marleny FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/06/2025 11:04:02-0500

Nilza Merly Chacón Trujillo
Secretaria

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CHACON TRUJILLO Nilza Merly FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/06/2025 11:42:33-0500