

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES PERIODO ANUAL DE SESIONES 2024-2025

VIGÉSIMO PRIMERA SESIÓN EXTRAORDINARIA Sala Torres y Torres Lara del edificio Víctor Raúl Haya de la Torre y a través de la Plataforma Microsoft Teams

ACTA

Viernes 20 de junio de 2025
9:30 am

Acuerdos

1. Se aprobó el acta de la vigésima sesión extraordinaria realizada el lunes 16.06.2025.
2. Se aprobó el Informe Final del Grupo de Trabajo "Fomento y Fiscalización a los plazos para la reducción de vehículos obsoletos e inservibles a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones" bajo la coordinación de la congresista Magaly Ruiz Rodríguez, del Grupo Parlamentario Alianza para el Progreso.
3. Se aprobaron los 13 dictámenes propuestos en la orden del día de la agenda de la sesión.

La presidenta saludó a los asistentes y se comprobó el quorum de diez señores congresistas iniciando la vigésimo primera sesión extraordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, en la ciudad de Lima a las 9:51 a.m. del viernes 20 de junio de 2025.

Se contó con la asistencia de los congresistas Portero López Hilda Marleny; Ruiz Rodríguez, Magaly Rosmery; Acuña Peralta, Segundo Héctor; Bellido Ugarte, Guido; Doroteo Carbajo, Raúl Felipe; Echeverría Rodríguez, Hamlet; 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 Reategui, Cheryl; Zea Choquechambi, Oscar y Zeballos Aponte, Jorge Arturo.

Con la licencia de la señora congresista Chacón Trujillo, Nilza Merly y la justificación de inasistencia del señor congresista Valer Pinto, Héctor.

Se deja constancia que cerrada la sesión llegó el congresista Espinoza Vargas,

Jhaec Darwin.

Se contó con la presencia del congresista Paredes Gonzales, Alex Antonio.

Orden del Día

Como **primer punto** de la agenda se tuvo la presentación del **informe final del Grupo de Trabajo "Fomento y Fiscalización a los plazos para la reducción de vehículos obsoletos e inservibles a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones"** por la congresista Magaly Ruiz Rodríguez, del Grupo Parlamentario Alianza para el Progreso.

La presidenta saludó la presencia de la congresista Ruiz Rodríguez y le cedió el uso de la palabra.

La congresista **Ruiz Rodríguez** saludó a los presentes e hizo un breve resumen sobre el Grupo de Trabajo: "Fomento y Fiscalización a los plazos para la reducción de vehículos obsoletos e inservibles a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones", en su calidad de coordinadora de dicho grupo.

Señaló que con fecha 12 de junio del presente remitió el Oficio N° 024-2024-2025-GTFFPRVOICMTC/CR, el mismo que adjunta los oficios remitidos de fecha 05.11.2024 invitando en su calidad de coordinadora del mencionado Grupo de Trabajo a todos los congresistas de la Comisión de Transportes y Comunicaciones a la sesión de instalación realizada el 08 de noviembre de 2024. En dicho documento adjunto el respectivo Plan de Trabajo.

Asimismo adjuntó el Informe Final e hizo un breve resumen indicando que el mencionado grupo se creó por la importancia relacionada a la mejora de normativa para promover el chatarreo como mecanismo dirigido a la renovación o retiro definitivo de vehículos del parque automotor, ya que actualmente, mediante Decreto de Urgencia N° 019-2019 y decretos supremos N° 05-2021-MTC, N° 014-2024-MTC y N° 016-2021-MTC, se regulan los procesos destinados para el "chatarreo" de vehículos con más de 15 años de antigüedad.

Agregó que las acciones destinadas a lograr los fines perseguidos no están dando los resultados esperados, por lo cual aún permanecen en circulación vehículos que, por su antigüedad o estado, continúan contaminando al emitir gases de efecto invernadero y que por ello el grupo de trabajo tiene como misión crear la normativa necesaria o recomendar la mejora de las existentes, a fin de resolver los problemas que la regulación actual no ha podido resolver.

Manifestó que a partir de la creación y conformación del Grupo de Trabajo

“Fomento y fiscalización a los plazos para la reducción de vehículos obsoletos e inservibles a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones”, se realizó la primera sesión y las sesiones siguientes con la finalidad de exponer y socializar el plan de trabajo y convocar a las autoridades e instituciones directamente involucradas en el desarrollo de la política de chatarreo a nivel nacional.

Refirió que los avances realizados por el grupo permitieron esbozar cómo se viene desarrollando la política de chatarreo a nivel nacional y que causas explican su desarrollo e impacto limitado.

Hizo un resumen sobre temas tratados tales como la no existencia de un trabajo íntegro y articulado en la materia; la no existencia de una oferta limitada, prácticamente única; de los procesos duraderos y engorrosos; la no existencia de recursos materiales.

Concluyó señalando que el grupo de trabajo recomienda se aprueben proyectos de ley referidos al chatarreo tales como: “Ley sobre declaración de abandono de vehículos en la modalidad de chatarreo obligatorio” y “Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la creación de la plataforma nacional de gestión de los vehículos al final de su vida útil”.

Igualmente, recomiendan exhortar al Ministerio de Transportes de Comunicaciones, a fin de que realice las gestiones pertinentes para la obtención de un presupuesto, teniendo que en cuenta el estado incipiente que tiene la industria de chatarreo vehicular a nivel nacional y la urgencia de promover la adopción de mejores capacidades en materia de gestión y fiscalización en esta materia.

Concluida su exposición la presidenta puso al voto la aprobación del Informe Final del Grupo de Trabajo “Fomento y Fiscalización a los plazos para la reducción de vehículos obsoletos e inservibles a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones”,

Puesto al voto fue aprobado por unanimidad con los votos de los congresistas: Portero López Hilda Marleny; Ruiz Rodríguez, Magaly Rosmery; Acuña Peralta, Segundo Héctor; Doroteo Carbajo, Raúl Felipe; Echeverría Rodríguez, Hamlet; Flores Ramírez, Alex Randu; Infantes Castañeda, Mery Eliana; López Morales, Jeny Luz; Montalvo Cubas, Segundo Toribio; Paredes Fonseca, Karol Ivett; Portalatino Ávalos, Kelly Roxana; Trigozo Reategui, Cheryl; Zea Choquechambi, Oscar y Zeballos Aponte, Jorge Arturo.

Como **segundo punto** de agenda se tuvo el debate del predictamen recaído en el Proyecto de Ley 4721/2022-CR, presentado por el congresista Luis Ángel

Aragón Carreño, del Grupo Parlamentario Acción Popular, que con un texto sustitutorio propone la **Ley que modifica la Ley 29365, Ley que establece el sistema de control de licencias de conducir por puntos, a fin de fortalecer la movilidad segura y responsable.**

La presidenta señaló que el presente dictamen fortalece el control y fiscalización del comportamiento de los conductores, incorporando educación continua, sanciones graduadas y un incentivo para quienes no infrinjan las normas. Establece que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones debe ejercer una fiscalización permanente y continua del sistema de puntos.

Mejora la proporcionalidad de las sanciones ya que ajusta el régimen sancionador para que la cancelación definitiva de la licencia ocurra tras la tercera acumulación de 100 puntos, no antes. Esto permite una última oportunidad de corrección antes de una sanción irreversible.

Reconoce la buena conducta vial por lo que establece un incentivo de al menos 30 puntos para conductores que no cometan infracciones en dos años, promoviendo una cultura de cumplimiento.

Refuerza el marco normativo del Reglamento Nacional de Tránsito y el Sistema de Licencias por Puntos, sin contradecirlos.

Manifestó que esta norma propicia mayor seguridad vial y reducción de accidentes, así como disminución en la reincidencia en infracciones, reconoce la buena conducta, propone un sistema de puntos más justo y proporcional para los buenos conductores y protege a la ciudadanía frente a conductores peligrosos.

La presidenta cedió el uso de la palabra a los congresistas presentes.

No hubo participación por parte de los congresistas presentes.

La presidenta puso al voto el dictamen recaído en el Proyecto de Ley 4721/2022-CR, **Ley que modifica la Ley 29365, Ley que establece el sistema de control de licencias de conducir por puntos, a fin de fortalecer la movilidad segura y responsable.**

Puesto al voto fue aprobado por MAYORÍA con el voto de los congresistas: Portero López Hilda Marleny; Ruiz Rodríguez, Magaly Rosmery; Acuña Peralta, Segundo Héctor; Bellido Ugarte, Guido; Doroteo Carbajo, Raúl Felipe; Echeverría Rodríguez, Hamlet; Flores Ramírez, Alex Randu; Montalvo Cubas, Segundo Toribio; Paredes Fonseca, Karol Ivett; Portalatino Ávalos, Kelly Roxana; Trigozo Reategui, Cheryl; Zea Choquechambi, Oscar y Zeballos Aponte, Jorge

Arturo.

Se deja constancia que, cerrada la votación, manifestó su voto a favor de la congresista Olivos Martínez, Vivian.

Como **tercer punto** de la agenda se tuvo el debate del predictamen recaído en Proyecto de Ley **9367/2024-CR**, presentado por la congresista Jhakeline Katy Ugarte Mamani, del Grupo Parlamentario Bloque Magisterial de Concertación Nacional, que con un texto sustitutorio propone la **Ley que declara de interés nacional, la implementación de una infraestructura nacional de estaciones de recarga para vehículos eléctricos**.

Señalo que esta norma declarativa propone declarar de interés nacional la implementación de una infraestructura nacional de estaciones de recarga para vehículos eléctricos, como parte de la estrategia de electromovilidad orientada a facilitar la transición energética en el sector transporte; con el fin de promover el uso de tecnologías de transporte con cero emisiones locales, contribuyendo a la mejora de la calidad del aire y al cumplimiento de los compromisos internacionales asumidos por el Estado en materia de mitigación del cambio climático y descarbonización progresiva de la economía.

El impacto del Cambio Climático exige la atención urgente por limitar el calentamiento global que, de acuerdo con la documentación de la Organización de Naciones Unidas, deberá ser de 1,5°C por encima de los niveles preindustriales, las emisiones ya deberían estar disminuyendo y necesitan reducirse casi a la mitad para el 2030.

El creciente acceso a los medios de transporte de una gran parte de la población mundial ha reforzado la incidencia negativa del sector transporte sobre el medio ambiente, ya que los vehículos son en su mayoría consumidores de combustibles fósiles y emisores de dióxido de carbono (CO₂) y otras sustancias a la atmósfera.

Por ello, las actuales políticas de movilidad sostenible promueven la reducción de la demanda de transporte y la satisfacción de esta mediante una racionalización del uso de los diversos medios: vehículo particular, transporte no motorizado, transporte público, ferrocarril, etc.

Por su parte, la movilidad eléctrica, en la actualidad, se ha convertido en la alternativa global para la transformación, tomando como base la electrificación del transporte. Un vehículo eléctrico viene brindando soluciones a las cada vez más altas exigencias medioambientales, dada la versatilidad que ofrece como, por ejemplo, la no emisión de sustancias a la atmósfera, trayendo consigo mejoras en la calidad del aire; asimismo, disminuye la contaminación sonora,

dado que, sus equipos son menos ruidosos.

En el 2019, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Decreto Supremo 012-2019-MTC, aprobó la Política Nacional de Transporte Urbano, cuyo objetivo prioritario 1 resalta la necesidad de «Contar con sistemas de transporte urbano público eficaces para el desplazamiento de las personas».

Entre otras políticas, el MTC, como órgano rector, ha promulgado dispositivos legales sobre el fomento al chatarreo, el cual incentiva a que los transportistas adquieran vehículos más eficientes y vinculados a la electromovilidad.

Por parte del Poder Legislativo, se han aprobado dictámenes a fin de promover la electromovilidad; no obstante, entre otras dificultades que se encuentra en nuestro país, es la falta de estaciones de carga como parte de un componente elemental para incentivar planes cada vez más amplios y en mejores condiciones para lograr un transporte eficiente y en armonía con el medio ambiente.

En el caso peruano, la Asociación Automotriz del Perú señaló que la venta de vehículos electrificados rompió récord histórico en el primer mes del 2024; alcanzando la cifra de 509 unidades durante aquel primer mes, el cual supera en un 70,2% al volumen observado en enero de 2023. En lo que va del 2025, se comercializaron 753 unidades de vehículos híbridos y eléctricos, lo que representa un incremento del 56,2% en comparación con el mismo mes del año anterior».

Señaló que existe un incremento en el uso del vehículo eléctrico, y tan solo existen 52 puntos, a nivel nacional, para recarga, la mayor cantidad de estos puntos se concentra en Lima, debido a su mayor parque automotor en relación con otras ciudades. Sin embargo, estos puntos son insuficientes para cubrir la demanda de los usuarios de vehículos eléctricos. Por lo que, urge la necesidad de darle viabilidad a este importante proyecto de Ley, toda vez que exhorta al Poder Ejecutivo a desarrollar una mejor política sobre la electromovilidad.

La presidenta cedió el uso de la palabra a los congresistas presentes.

No hubo participación de los congresistas presentes.

Puesto al voto fue aprobado por **UNANIMIDAD** el dictamen recaído en el Proyecto de Ley **9367/2024-CR, Ley que declara de interés nacional, la implementación de una infraestructura nacional de estaciones de recarga para vehículos eléctricos**, con los votos de los congresistas: Portero López Hilda Marleny; Ruiz Rodríguez, Magaly Rosmery; Acuña Peralta, Segundo Héctor; Bellido Ugarte, Guido; Doroteo Carbajo, Raúl Felipe; Echeverría

Rodríguez, Hamlet; Flores Ramírez, Alex Randu; López Morales, Jeny Luz; Montalvo Cubas, Segundo Toribio; Olivos Martínez, Vivian; Paredes Fonseca, Karol Ivett; Portalatino Ávalos, Kelly Roxana; Trigozo Reategui, Cheryl; Zea Choquechambi, Oscar y Zeballos Aponte, Jorge Arturo.

Como **cuarto punto** de la agenda se tuvo el debate del predictamen recaído en el Proyecto de Ley **9751/2024-CR**, presentado por el congresista Raúl Huamán Coronado del Grupo Parlamentario Fuerza Popular, que con un texto sustitutorio propone la **Ley que declara de interés nacional la construcción de la carretera Interoceánica Vial Centro, a partir de la articulación de las vías nacionales Lima, La Oroya, Tarma y Atalaya con destino a Brasil**.

La presidenta señaló que el predictamen declara de interés nacional la construcción de la Carretera Interoceánica Vial Centro, que conectará Lima, La Oroya, Tarma y Atalaya con Brasil. Esta iniciativa busca mejorar la conectividad entre la costa, sierra y selva del Perú, promoviendo el desarrollo regional, la inclusión social y el comercio internacional. El proyecto es de carácter declarativo, por lo que no genera obligaciones presupuestarias, pero otorga visibilidad y prioridad política a la obra. Se establece que cualquier ejecución deberá cumplir con criterios de viabilidad técnica, económica, ambiental y social, incluyendo la consulta previa a pueblos indígenas y el respeto a concesiones vigentes.

Reconoce antecedentes legislativos similares y recoge observaciones de entidades como OSITRAN y el Gobierno Regional de Ucayali, que respaldan el proyecto con condiciones. Se enfatiza la necesidad de respetar la normativa ambiental y los contratos de concesión existentes, especialmente en tramos ya adjudicados a empresas privadas. Asimismo, se advierte sobre los posibles impactos socioambientales, por lo que se exige una planificación integral con enfoque sostenible. La propuesta busca evitar errores del pasado, como la falta de consulta previa y la afectación a ecosistemas sensibles, asegurando que el proyecto se ejecute de manera responsable y con participación de las comunidades involucradas.

Acto seguido la presidenta cedió el uso de la palabra a los congresistas presentes.

No hubo participación de los congresistas presentes.

Puesto al voto fue aprobado por **UNANIMIDAD** el dictamen recaído en el Proyecto de Ley **9751/2024-CR**, **Ley que declara de interés nacional la construcción de la carretera Interoceánica Vial Centro, a partir de la articulación de las vías nacionales Lima, La Oroya, Tarma y Atalaya con**

destino a Brasil, con los votos de los congresistas: Portero López Hilda Marleny; Ruiz Rodríguez, Magaly Rosmery; Acuña Peralta, Segundo Héctor; Echeverría Rodríguez, Hamlet; Flores Ramírez, Alex Randu; López Morales, Jeny Luz; Montalvo Cubas, Segundo Toribio; Olivos Martínez, Vivian; Paredes Fonseca, Karol Ivett; Portalatino Ávalos, Kelly Roxana; Trigozo Reategui, Cheryl; Zea Choquechambi, Oscar y Zeballos Aponte, Jorge Arturo.

Como quinto tema se tuvo el debate del predictamen recaído en el Proyecto de Ley **9815/2024-CR**, presentado por el congresista Esdras Ricardo Medina Minaya, del Grupo Parlamentario Renovación Popular, que con un texto sustitutorio propone la **Ley que declara de interés nacional el mejoramiento de la infraestructura vial en las provincias de Castilla, La Unión, Condesuyos y Arequipa en el departamento de Arequipa**.

Señaló que la infraestructura vial que conecta localidades clave en la región Arequipa se encuentra en estado crítico, afectada por el tránsito pesado y las condiciones climáticas extremas. La vía fue previamente intervenida con capa RC250, según el CUI 2278195, pero el tránsito pesado y los desastres climáticos han deteriorado su funcionalidad.

La vía conecta localidades rurales cuya economía depende de la agricultura, ganadería y comercio. Su deterioro limita el acceso a servicios básicos y encarece la logística.

Las condiciones actuales representan un riesgo para la vida de los usuarios, especialmente en temporada de lluvias, con frecuentes deslizamientos y huaicos. La falta de infraestructura profundiza la desigualdad y vulnera derechos constitucionales como el libre tránsito y el acceso a una vida digna.

Agregó que, con esta ley declarativa, se propone llamar la atención del Poder Ejecutivo para reducir brechas de infraestructura en el sur del país y fortalecer la integración regional y la cohesión territorial.

La presidenta cedió el uso de la palabra a los congresistas presentes.

Puesto al voto fue aprobado por **UNANIMIDAD** el dictamen recaído en el proyecto de ley **9815/2024-CR, Ley que declara de interés nacional el mejoramiento de la infraestructura vial en las provincias de Castilla, La Unión, Condesuyos y Arequipa en el departamento de Arequipa**, con los votos de los congresistas: Portero López Hilda Marleny; Ruiz Rodríguez, Magaly Rosmery; Acuña Peralta, Segundo Héctor; Doroteo Carbajo, Raúl Felipe; Echeverría Rodríguez, Hamlet; Flores Ramírez, Alex Randu; López Morales, Jeny Luz; Montalvo Cubas, Segundo Toribio; Olivos Martínez, Vivian;

Paredes Fonseca, Karol Ivett; Portalatino Ávalos, Kelly Roxana; Trigozo Reategui, Cheryl; Zea Choquechambi, Oscar y Zeballos Aponte, Jorge Arturo.

Como sexto tema se tuvo el debate del predictamen recaído en el Proyecto de Ley **8997/2024-CR**, presentado por la congresista María de los Milagros Jackeline Jáuregui Martínez de Aguayo, del Grupo Parlamentario Renovación Popular, que con un texto sustitutorio propone la **Ley que regula los estacionamientos preferenciales para vehículos ocupados por embarazadas, personas adultas mayores y familias con niños menores de un año.**

Señaló que este predictamen propone establecer una ley que regule los estacionamientos preferenciales para vehículos ocupados por embarazadas, personas adultas mayores y familias con niños menores de un año. La finalidad es elevar a rango legal una protección que actualmente solo está contemplada en normas técnicas, como la Norma Técnica A.120 del Reglamento Nacional de Edificaciones, que asimismo plantea que las instituciones públicas y privadas que atienden al público deben destinar un porcentaje de sus espacios de estacionamiento para estos grupos vulnerables, sin afectar los derechos ya reconocidos a personas con discapacidad. Además, se establece que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones será responsable de definir los mecanismos de identificación digital de los beneficiarios, y que las sanciones por uso indebido serán determinadas en el Reglamento Nacional de Tránsito.

Agregó que también contempla que la supervisión del cumplimiento de esta ley recaerá en los gobiernos locales y, en el caso de estacionamientos privados, en el personal de seguridad, quienes deberán reportar infracciones a las autoridades competentes. Se incluyen disposiciones complementarias que obligan a adecuar las normas técnicas existentes y otorgan un plazo de noventa días para que los establecimientos públicos y privados implementen los cambios necesarios. A pesar de que algunas entidades consideran que la regulación ya está contemplada en normas técnicas, el dictamen justifica su aprobación por la necesidad de brindar mayor fuerza legal, visibilidad y equidad normativa a estos grupos vulnerables, reforzando así la cultura de accesibilidad e inclusión en el país.

La presidenta cedió el uso de la palabra a los congresistas presentes.

No hubo participación de los congresistas presentes.

Puesto al voto fue aprobado por **MAYORÍA** el dictamen recaído en el proyecto de ley **8997/2024-CR, Ley que regula los estacionamientos preferenciales para vehículos ocupados por embarazadas, personas adultas mayores y**

familias con niños menores de un año.

Votaron a favor los congresistas: Portero López Hilda Marleny; Ruiz Rodríguez, Magaly Rosmery; Acuña Peralta, Segundo Héctor; Echeverría Rodríguez, Hamlet; Flores Ramírez, Alex Randu; Montalvo Cubas, Segundo Toribio; Paredes Fonseca, Karol Ivett; Portalatino Ávalos, Kelly Roxana; Trigozo Reategui, Cheryl; Zea Choquechambi, Oscar y Zeballos Aponte, Jorge Arturo.

Votaron en contra los congresistas: López Morales, Jeny Luz y Olivos Martínez, Vivian.

Se abstuvo el congresista Doroteo Carbajo, Raúl Felipe.

Como séptimo tema se tuvo el debate del predictamen recaído en el Proyecto de Ley **10911/2024-CR**, presentado por el congresista Wilson Soto Palacios, del Grupo Parlamentario Acción Popular, que con un texto sustitutorio propone la Ley que modifica la Ley 26917, **Ley de supervisión de la inversión privada en infraestructura de transporte de uso público y promoción de los servicios de transporte aéreo, a fin de fortalecer la función reguladora del OSITRAN.**

La presidenta señaló que el proyecto de ley 10911/2024-CR, propone modificar la Ley 27332 (Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos), para prohibir el cobro de la tarifa unificada de uso de Aeropuerto (TUUA) a ciudadanos peruanos en tránsito en Aeropuertos Nacionales.

Señaló que la TUUA es la tarifa que se cobra por pasajero embarcado, como contraprestación por la utilización de la Infraestructura de Transporte de Uso Público (ITUP), la cual se entiende como el conjunto de instalaciones, edificaciones y equipos de un aeropuerto que están disponibles para que cualquier persona o empresa pueda utilizarlos para viajar en avión o enviar carga.

En tal sentido, resulta lógico que se tenga que pagar una tarifa por hacer uso de dicha infraestructura, lo que no implica que se deba cobrar al usuario una tarifa que exceda los servicios que se ponen a su disposición. Esa correspondencia; es decir, la verificación de la proporcionalidad y equidad en el cobro de la tarifa está a cargo de OSITRAN, sin perjuicio de que el concedente que, en el caso de los aeropuertos, es el MTC, deba asegurarse de negociar los contratos de concesión cautelando los intereses del Estado y de los usuarios, y conforme a la legislación vigente.

Manifestó que existe una diferencia sustancial entre un pasajero en tránsito y un pasajero de transferencia. El primero es aquel que continúa en el mismo vuelo y

aeronave, realizando una parada temporal en un aeropuerto antes de continuar su viaje hacia su destino final; mientras que el segundo es aquel que cambia y se embarca en un nuevo vuelo o aeronave en un aeropuerto distinto al de origen, para continuar su viaje hacia su destino final. De acuerdo con la exposición de motivos del proyecto de ley, la propuesta se dirige a exonerar de la TUUA a los pasajeros de transferencia y no a los pasajeros de tránsito.

Por otro lado, la obligación del pago de la TUUA en general se contempla en los respectivos contratos de concesión y OSITRAN fija el monto; por lo tanto, conforme al artículo 62 de la Constitución Política que protege la libertad contractual, ningún término contractual puede ser modificado por leyes u otras disposiciones posteriores, cualquiera sea su naturaleza. No obstante, se pueden adoptar medidas para que, en este caso, OSITRAN cumpla diligentemente su función de órgano regulador, no solo para fijar las tarifas, sino también para emitir las opiniones técnicas en el marco de las negociaciones de las cláusulas contractuales entre el concedente (Estado peruano) y el concesionario (empresa privada).

En tal sentido, señaló que el texto sustitutorio propone modificar la Ley 26917 (Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo), que es una ley aplicable específicamente a OSITRAN, en su calidad de regulador y supervisor de la inversión privada en la infraestructura de transporte de uso público en el Perú, en lugar de modificar la Ley 27332 (Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos), que es una norma que se aplica a todos los reguladores: OSINERGMIN, OSIPTEL, OSITRÁN y SUNASS.

Agregó que se proponen las siguientes medidas, a fin de reforzar la función reguladora de OSITRAN:

- Establecer que, para el ejercicio de la función de operación del sistema tarifario, la función reguladora y la función de emisión de opinión técnica relativa al régimen tarifario de los contratos de concesión, se debe garantizar una serie de principios en resguardo de los intereses del Estado, de los usuarios y también de los inversionistas, de manera transparente y fomentando la participación ciudadana.
- A propósito de la circunstancia en la que, debido a la no designación de todos los miembros del Consejo Directivo, la presidencia ejecutiva de OSITRAN aprobó directamente la TUUA de transferencia con motivo del inicio de operaciones del nuevo terminal del aeropuerto internacional Jorge Chávez, aun cuando esa es atribución del Consejo Directivo, se precisa en la ley que la función reguladora es exclusiva del Consejo Directivo, salvo en situaciones imprevisibles y transitorias que exigen una actuación inmediata, a fin de

garantizar el cumplimiento de las obligaciones del Estado o para prevenir un daño inminente a las personas, la infraestructura o la seguridad. Su finalidad es cautelar, de manera imparcial y objetiva, los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios. Solo en estos casos, la presidencia ejecutiva puede adoptar acciones referidas a las competencias del Consejo Directivo.

- Además, se señala que, en caso de conclusión del nombramiento del cargo de un miembro del Consejo Directivo, el ministerio correspondiente, bajo responsabilidad de su titular, ejecuta las acciones necesarias para designar oportunamente al miembro reemplazante, a fin de garantizar el funcionamiento y el quórum del Consejo Directivo.

Ante lo expuesto la presidenta señaló que existen algunas modificaciones al texto del dictamen propuesto por la comisión y le cedió el uso de la palabra al secretario técnico.

El secretario técnico leyó las modificaciones realizadas con aportes de OSITGRAN, LAP y el grupo parlamentario Fuerza Popular.

Acto seguido la presidenta cedió el uso de la palabra a los congresistas presentes.

Intervino el congresista Raúl Huamán Coronado para tratar sobre el dictamen recaído en su proyecto de ley y agradecer a los miembros de la comisión por su apoyo.

Puesto al voto fue aprobado por **MAYORÍA** el dictamen recaído en el Proyecto de Ley **10911/2024-CR, Ley de supervisión de la inversión privada en infraestructura de transporte de uso público y promoción de los servicios de transporte aéreo, a fin de fortalecer la función reguladora del OSITRAN**, con el voto de los congresistas: Portero López Hilda Marleny; Echeverría Rodríguez, Hamlet; Flores Ramírez, Alex Randu; López Morales, Jeny Luz; Olivos Martínez, Vivian; Trigozo Reategui, Cheryl; Zea Choquechambi, Oscar y Zeballos Aponte, Jorge Arturo.

Votaron en contra los congresistas: Ruiz Rodríguez, Magaly Rosmery y Paredes Fonseca, Karol Ivett.

Se abstuvieron los congresistas: Acuña Peralta, Segundo Héctor; Montalvo Cubas, Segundo Toribio y Portalatino Ávalos, Kelly Roxana.

Como octavo tema se tuvo el debate del predictamen de **INSISTENCIA** de la Autógrafa Observada por el Poder Ejecutivo de la Ley que **declara de necesidad pública e interés nacional la construcción, mejora, modernización,**

ampliación o repotenciación de los aeropuertos en todo el territorio nacional, para promover el desarrollo económico de los departamentos y fortalecer la conectividad nacional, el turismo y la descentralización del transporte aéreo, recaído en los proyectos de ley **87907/2023-CR, 8240/2023-CR, 8392/2023-CR, 8531/2024-CR y 9352/2024-CR,** y que posteriormente se acumula el Proyecto de Ley **9980/2024-CR por ser de la misma materia.**

La presidenta señaló que la autógrafa de ley tiene por finalidad fortalecer la participación del Estado en sus tres niveles de gobierno, atendiendo la construcción y repotenciación de los aeropuertos en todo el territorio nacional, su modernización o la ampliación de sus instalaciones del lado tierra, como terminales de pasajeros y otros, el mejoramiento de la infraestructura del lado aire como son las pistas de aterrizaje, las pistas de rodaje, la plataforma de estacionamiento de aeronaves y otros, priorizando los aeropuertos ubicados en los departamentos de Lambayeque, Ayacucho y Junín.

Manifestó que con esta ley declarativa se deja constancia al Poder Ejecutivo de la voluntad del legislador por llamar la atención para mejorar la infraestructura aeroportuaria del país.

Muchos de estos aeropuertos ya cuentan con expediente técnico y con su respectivo código único de inversiones como el caso del aeropuerto de Chiclayo que data del año 2012 y fue revisado al 2019, señalándose que la fecha de ejecución será en el año 2033.

Resaltó que las observaciones realizadas por el Ejecutivo son sobre: la modalidad de asociaciones público-privadas; la declaración de necesidad pública e interés nacional; la situación actual de los proyectos de inversión; la priorización y estudios técnicos de los proyectos de inversión; las normas declarativas; y que habría una posible iniciativa de gasto.

En resumen, estas observaciones parten de una lectura errónea o reduccionista de la naturaleza declarativa de la autógrafa de ley, confundiéndolo con una norma de ejecución obligatoria, por cuanto no se dispone ejecución inmediata ni afecta compromisos contractuales, tampoco impone decisiones de gasto o ejecución presupuestal.

Manifestó que una ley declarativa no es imperativa ni de obligatorio cumplimiento, es una declaración de voluntad política para orientar la política pública.

Finalmente señaló que con la finalidad de reiterar la naturaleza declarativa de la ley se simplifica la redacción del Artículo 4. De la ejecución, para señalar que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través del órgano competente,

realiza las intervenciones que correspondan en cumplimiento de sus funciones y competencias.

Acto seguido la presidenta cedió el uso de la palabra a los congresistas presentes.

No hubo participación de los congresistas presentes.

Puesto al voto fue aprobado por **UNANIMIDAD** el dictamen de **INSISTENCIA** recaído en la **Autógrafa de ley que propone la Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción, mejora, modernización, ampliación o repotenciación de los aeropuertos en todo el territorio nacional, para promover el desarrollo económico de los departamentos y fortalecer la conectividad nacional, el turismo y la descentralización del transporte aéreo**, recaído en los proyectos de ley 87907/2023-CR, 8240/2023-CR, 8392/2023-CR, 8531/2024-CR, 9352/2024-CR y 9980/2024-CR, con los votos de los congresistas: Portero López Hilda Marleny; Ruiz Rodríguez, Magaly Rosmery; Acuña Peralta, Segundo Héctor; Bellido Ugarte, Guido; Doroteo Carbajo, Raúl Felipe; Echeverría Rodríguez, Hamlet; Flores Ramírez, Alex Randu; López Morales, Jeny Luz; Montalvo Cubas, Segundo Toribio; Olivos Martínez, Vivian; Paredes Fonseca, Karol Ivett; Portalatino Ávalos, Kelly Roxana; Trigozo Reategui, Cheryl; Zea Choquechambi, Oscar y Zeballos Aponte, Jorge Arturo.

Como noveno tema se tuvo el debate del predictamen de **INSISTENCIA** de la Autógrafa Observada por el Poder Ejecutivo de la **Ley que promueve el estudio y fortalecimiento del desarrollo ferroviario con el fin de facilitar la ejecución de los proyectos contenidos en el "Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario a Nivel Nacional"** recaído en los proyectos de ley **408/2021-CR, 1721/2021-Cr, 5471/2022-CR y 8934/2024-CR** y que posteriormente **incorpora el Proyecto de Ley 9905/2024-CR**, por ser de la misma materia.

Señaló las observaciones dadas por el Poder Ejecutivo tales como:

Observación 1: "La ley interfiere con la evaluación técnica del MTC"

La ley no impone proyectos, sino que promueve su estudio. El MTC sigue siendo el órgano competente para evaluar, priorizar y ejecutar conforme a criterios técnicos.

Observación 2: "Podría afectar la política climática por emisiones GEI"

El desarrollo ferroviario es parte de la solución climática, no del problema. El Pla Nacional de Desarrollo Ferroviario y la Estrategia Nacional ante el Cambio Climático al 2050 ya contemplan el transporte ferroviario como medio para reducir emisiones.

Observación 3: "Desnaturaliza el carácter de ley declarativa"

La ley no ordena ejecución ni gasto, solo declara de interés nacional proyectos estratégicos. Esto es común en el ordenamiento jurídico peruano y no vulnera el principio de legalidad ni el equilibrio presupuestal.

Manifestó las razones por las que debería aprobar el presente dictamen de insistencia, considerando que:

1. Porque impulsa una política pública estratégica

El desarrollo ferroviario es una prioridad nacional para mejorar la conectividad, reducir costos logísticos y promover el desarrollo descentralizado.

La ley no impone gasto directo, sino que declara de interés nacional proyectos ya contemplados o en evaluación por el MTC.

2. Porque responde a una necesidad estructural

El Perú tiene una infraestructura ferroviaria limitada y obsoleta, lo que afecta la competitividad y la integración territorial.

La congestión vial, el crecimiento del parque automotor y la necesidad de transporte sostenible hacen urgente el fortalecimiento del sistema ferroviario.

3. Porque es una norma declarativa y no invasiva

No transgrede competencias del Ejecutivo ni impone ejecución inmediata. Solo orienta la política pública y promueve la inclusión de proyectos en el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviaria y el Programa Multianual de Inversiones. Impulso al desarrollo económico regional

Agrego las razones que tiene el desarrollo de la infraestructura ferroviaria, tales como:

- Mejora la conectividad entre regiones productivas y puertos.
- Facilita el transporte de carga minera, agrícola e industrial.
- Reduce los costos logísticos
- Permite mayor eficiencia y economía en largas distancias.
- Produce descongestión vial y reducción de accidentes
- Alivia la presión sobre las carreteras y mejora la seguridad vial.
- Deja menor huella de carbono frente al transporte por carretera.
- Promueve la inversión y el empleo.

Acto seguido la presidenta cedió el uso de la palabra a los congresistas presentes.

No hubo participación por parte de los congresistas presentes.

Puesto al voto fue aprobado por **UNANIMIDAD** el dictamen de **INSISTENCIA** recaído en la **Autógrafa de ley que propone la Ley que promueve el estudio y fortalecimiento del desarrollo ferroviario con el fin de facilitar la ejecución de los proyectos contenidos en el "Plan Nacional de Desarrollo**

Ferroviario a Nivel Nacional", recaído en los proyectos de ley **408/2021-CR, 1721/2021-Cr, 5471/2022-CR, 8934/2024-CR y 9905/2024-CR**, con los votos de los congresistas: Portero López Hilda Marleny; Ruiz Rodríguez, Magaly Rosmery; Acuña Peralta, Segundo Héctor; Bellido Ugarte, Guido; Doroteo Carbajo, Raúl Felipe; Echeverría Rodríguez, Hamlet; 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 Reategui, Cheryl; Zea Choquechambi, Oscar y Zeballos Aponte, Jorge Arturo.

Como décimo tema se tuvo el debate del predictamen recaído en el Proyecto de Ley **4148/2022-CR**, que propone la **Ley que promueve estímulos al ensamblaje y comercialización para el uso de mototaxis solares**, presentado por el congresista Jorge Luis Flores Ancachi, del Grupo Parlamentario Acción Popular.

Señaló que, según el Reglamento del Congreso de la República, las comisiones deben solo dictaminar sobre asuntos que correspondan a su especialidad y que en ese sentido la comisión de Transportes y Comunicaciones solo tiene competencia sobre temas de infraestructura y transporte y no sobre política tributaria ni incentivos fiscales tal como se plantea en el presente proyecto de ley.

Manifestó que las opiniones recibidas por parte del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) y el Ministerio de Energía y Minas (MINEM) señalan que los beneficios propuestos son improcedentes o que no tienen competencia para pronunciarse y que el MEF indicó que los impuestos mencionados (IGV, ISC, IPV) no aplican a los bienes señalados, por lo que la propuesta carece de objeto.

Agrego que, por las razones expuestas, la comisión recomienda la **INHIBICIÓN** de la presente propuesta legislativa.

La presidenta cedió el uso de la palabra a los congresistas presentes.

No hubo participación por parte de los congresistas presentes.

Puesto al voto fue aprobado por **UNANIMIDAD** el dictamen de **Inhibición** recaído en el Proyecto de Ley **4148/2022-CR, Ley que promueve estímulos al ensamblaje y comercialización para el uso de mototaxis solares**, con los votos de los congresistas: Portero López Hilda Marleny; Ruiz Rodríguez, Magaly Rosmery; Acuña Peralta, Segundo Héctor; Doroteo Carbajo, Raúl Felipe;

Echeverría Rodríguez, Hamlet; 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 Reategui, Cheryl; Zea Choquechambi, Oscar y Zeballos Aponte, Jorge Arturo.

Como décimo primer tema se tuvo el debate del predictamen de Inhibición recaído en el Proyecto de Ley **10350/2024-CR**, que propone la **Ley que incorpora a los trabajadores de las direcciones regionales de transportes, que se encuentran bajo el régimen laboral N° 1057 (CAS) al régimen laboral del Decreto Legislativo N° 276 y dicta otras disposiciones**, presentado por el congresista Waldemar José Cerrón Rojas, del Grupo Parlamentario Perú Libre.

Señaló que la Comisión de Transportes y Comunicaciones recomienda inhibirse de dictaminar el Proyecto de Ley 10350/2024-CR porque no tiene competencia en la materia de la propuesta legislativa, la cual trata sobre la incorporación de trabajadores del régimen CAS al régimen del Decreto Legislativo N.º 276, es decir, un tema estrictamente laboral y presupuestal.

Manifestó que, según el Reglamento del Congreso, las comisiones deben dictaminar solo sobre asuntos que correspondan a su especialidad y agrego que el respeto a este principio garantiza un análisis técnico adecuado y evita pronunciamientos fuera de jurisdicción y que el inhibirse evita que una comisión sin competencia interfiera en decisiones que implican modificaciones presupuestarias, derechos laborales y gestión de recursos humanos.

Señaló que el inhibirse evita que una comisión sin competencia interfiera en decisiones que implican modificaciones presupuestarias, derechos laborales y gestión de recursos humanos y que con esta posición se respeta el marco normativo del Congreso, así como que se evita vulnerar el principio de legalidad permitiéndose que el proyecto sea evaluado por la comisión competente, con el conocimiento técnico y jurídico adecuado y finalmente que la inhibición no implica un juicio sobre la viabilidad o conveniencia del proyecto, solo reconoce que no corresponde a esta comisión dictaminarlo.

Acto seguido la presidenta cedió el uso de la palabra al secretario técnico de la comisión a fin de que de lectura al Oficio N°573-2025/WJCR-CR de fecha 20 de junio de 2025, recibido en horas de la mañana, remitido por el congresista Waldemar Cerrón Rojas, solicitando la reprogramación del debate del presente dictamen con el fin de que se realice un mayor estudio.

Al respecto y luego de un breve análisis fue desestimado el pedido del congresista Cerrón Rojas y se continuo con la votación del dictamen de

inhibición.

Puesto al voto fue aprobado por **UNANIMIDAD** el dictamen de **INHIBICIÓN** recaído en el Proyecto de Ley **10350/2024-CR, Ley que incorpora a los trabajadores de las direcciones regionales de transportes, que se encuentran bajo el régimen laboral N° 1057 (CAS) al régimen laboral del Decreto Legislativo N° 276 y dicta otras disposiciones**, con los votos de los congresistas: Portero López Hilda Marleny; Ruiz Rodríguez, Magaly Rosmery; Acuña Peralta, Segundo Héctor; Bellido Ugarte, Guido; Doroteo Carbajo, Raúl Felipe; Echeverría Rodríguez, Hamlet; 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 Reategui, Cheryl; Zea Choquechambi, Oscar y Zeballos Aponte, Jorge Arturo.

Como décimo segundo tema se tuvo el debate del **DECRETO DE ARCHIVO** recaído en el Proyecto de Ley **10315/2024-CR**, que propone la **Ley contra el uso de pasamontañas y derivados en el transporte de vehículo menores**, presentado por el congresista Elvis Hernán Vergara Mendoza, del Grupo Parlamentario Acción Popular.

La presidenta señaló que el contenido del proyecto ya está regulado por normas vigentes, como el Decreto Supremo N.º 033-2001-MTC, modificado por el DS N.º 006-2025-MTC, que establece que los conductores y acompañantes de vehículos menores no deben usar elementos que impidan la identificación del rostro; la Resolución Directoral N.º 008-2025-MTC/18, que prohíbe expresamente el uso de accesorios bajo el casco que limiten la visibilidad del rostro.

Agregó que el Decreto Legislativo N° 1216 ya otorga a la PNP la facultad de fiscalizar y controlar el tránsito, incluyendo la identificación de conductores y pasajeros y que por lo tanto el proyecto no aporta valor normativo adicional porque no introduce nuevas obligaciones ni mejora el marco legal existente y reitera disposiciones ya contenidas en normas reglamentarias y técnicas del MTC.

Acto seguido cedió el uso de la palabra a los congresistas presentes, no habiendo intervenciones.

Puesto al voto fue aprobado por **UNANIMIDAD** el **Decreto de Archivo** recaído en el Proyecto de Ley **10315/2024-CR, Ley contra el uso de pasamontañas y derivados en el transporte de vehículo menores**, con los votos de los congresistas: Portero López Hilda Marleny; Ruiz Rodríguez, Magaly Rosmery;

Acuña Peralta, Segundo Héctor; Bellido Ugarte, Guido; Echeverría Rodríguez, Hamlet; 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 Reategui, Cheryl; Zea Choquechambi, Oscar y Zeballos Aponte, Jorge Arturo.

Como décimo tercer tema se tuvo el debate del predictamen recaído en los Proyectos de Ley **9561/2024-CR, 11559/2024-CR, 10502/2024-CR, 10368/2024-CR, 9309/2024-CR y 9144/2024-CR**, presentados por los congresistas Jhaec Darwin Espinoza Vargas, del Grupo Parlamentario Podemos Perú; del congresista Alex Antonio Paredes Gonzáles, del Grupo Parlamentario Bloque Magisterial de Concertación Nacional; del congresista Edgar Reymundo Mercado, del Grupo Parlamentario Bloque Democrático Popular; del congresista Esdras Ricardo Medina Minaya, del Grupo Parlamentario Renovación Popular; de la congresista Leslie Vivian Olivos Martínez, del Grupo Parlamentario Fuerza Popular; y de la congresista Rosangela Andrea Barbarán Reyes, del Grupo Parlamentario Fuerza Popular; respectivamente, que con un texto sustitutorio propone la **Ley que establece medidas para el bloqueo de señales radioeléctricas y servicios de telecomunicaciones ilegales desde establecimientos penitenciarios.**

La presidenta señaló que con este dictamen se propone establecer medidas para el bloqueo de señales radioeléctricas y telecomunicaciones ilegales desde establecimientos penitenciarios y que la percepción de la inseguridad ciudadana alcanza cifras astronómicas en el país, constituyendo uno de los principales problemas que debemos abordar con urgencia, toda vez que, ha puesto en jaque los derechos fundamentales de las personas, amenazando la vida y la libertad.

Manifestó que según cifras del SINADEF, hasta junio de 2025, se han registrado 900 personas asesinadas a nivel nacional, haciendo un promedio de 5 muertes de personas por día.

Señaló que según el congresista Darwin Espinoza, autor de uno de los proyectos, en el 2023, manifestó que, de acuerdo con la Asociación de Bodegueros, más de 13 mil microempresarios han denunciado actos delincuenciales y que como consecuencia de esto, 2,600 bodegas se han visto obligadas a cerrar solo en Lima Metropolitana, que según información del Instituto Nacional Penitenciario, los internos de los establecimientos penitenciarios, cuentan con servicio de telefonía pública, excepto en los de Régimen Cerrado Especial; sin embargo debido a estas restricciones se registra mayor incidencia de hallazgos de celulares; equipos que obtienen mediante diversas modalidades para transgredir la seguridad integral, incluso en aquellos con implementación de bloqueadores, los cuales presentan vulnerabilidad para la comunicación por red móvil y vía WIFI

que estarían afectando la seguridad ciudadana; para ello, es necesario que el INPE cuente con la normatividad para neutralizar el uso de celulares desde los EEP.

Manifestó que según el congresista Alex Paredes, solo en el año 2023 se incautaron más de 12,000 teléfonos celulares en cárceles del país, una cantidad que refleja no solo el ingreso clandestino de estos dispositivos, sino también la persistencia de organizaciones criminales operando desde los centros de reclusión y que por su parte la congresista Rosangella Barbarán Reyes, señaló que, es importante mencionar los argumentos principales de dicha iniciativa legislativa y dictámenes, como por ejemplo, que en nuestro país continúan habiendo 68 establecimientos penitenciarios de los cuales 33 cuentan con bloqueadores para llamadas y wifi, sin embargo, a pesar de ello, se siguen filtrando llamadas ilegales desde centros penitenciarios, por lo que la aplicación de esta iniciativa legislativa resulta importante debido a que se busca implementar el apagón telefónico de las llamadas que se filtran, aumentando el control dentro de los centros penitenciarios en el país.

Señaló que, en tal sentido, era necesario aprobar medidas que permitan mitigar el impacto que viene generando el tráfico comunicacional desde los centros penitenciarios, además de urgente, pues los peruanos merecemos vivir en paz, por ello tenemos que hacer todos los esfuerzos para darles las herramientas legales necesarias para que nuestros funcionarios optimicen su seguridad; por lo que se recomienda aprobar este dictamen.

Acto seguido cedió el uso de la palabra a los congresistas.

No hubo participación por parte de los congresistas.

Puesto al voto fue aprobado por **MAYORIA** el dictamen recaído en los proyectos de ley **9561/2024-CR, 11559/2024-CR, 10502/2024-CR, 10368/2024-CR, 9309/2024-CR y 9144/2024-CR**, que con texto sustitutorio propone la Ley que **establece medidas para el bloqueo de señales radioeléctricas y servicios de telecomunicaciones ilegales desde establecimientos penitenciarios.**

Votaron a favor los congresistas: Portero López Hilda Marleny; Ruiz Rodríguez, Magaly Rosmery; Bellido Ugarte, Guido; Doroteo Carbajo, Raúl Felipe; Echeverría Rodríguez, Hamlet; 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 Reategui, Cheryl; Zea Choquechambi, Oscar y Zeballos Aponte, Jorge Arturo.

Con la **abstención** del congresista Acuña Peralta, Segundo Héctor.

Como décimo cuarto y último tema se tuvo el debate del dictamen de **INSISTENCIA** de la Autógrafa Observada por el Poder Ejecutivo de la **Ley que declara de interés nacional a la construcción, el mejoramiento, la ampliación o la modernización de los terminales portuarios de la costa y la selva del Perú**, recaído en los proyectos de ley 4699/2022, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR y 8730/2024-CR

La presidenta señaló que el dictamen que dio origen a la autógrafa observada fue aprobado por unanimidad y también fue aprobado por unanimidad en el Pleno del Congreso.

Manifestó que existe la necesidad urgente de modernización portuaria, que muchos terminales portuarios del país están obsoletos, abandonados o subutilizados, como los de Puerto Eten, Pimentel o Pucallpa.

Agregó que la infraestructura portuaria es clave para la competitividad, el comercio exterior, la integración regional y la reducción de costos logísticos y que faltan avances reales por parte del Ejecutivo, que a pesar de que el Ejecutivo menciona avances y compromisos de inversión, no hay resultados concretos en muchos casos.

Manifestó que el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP) no ha sido actualizado desde 2012, y su revisión anunciada en 2025 no ha mostrado avances en 5 meses.

Señaló que la ley es declarativa y no impone gasto público ni invade competencias del Ejecutivo. Es una norma declarativa, que busca priorizar políticamente el desarrollo portuario, que estas leyes son válidas y comunes en el ordenamiento jurídico peruano para orientar la acción del Estado y que, además, la mejora en los puertos generará empleo directo e indirecto, mayor competitividad comercial, reducción de tiempos y costos logísticos, impulso a la industria naval y la inversión privada.

Por último, manifestó que una ley declarativa no interfiere con las concesiones vigentes, sino que refuerza la necesidad de cumplimiento y avance. Estas leyes no sustituyen estudios técnicos ni decisiones presupuestales. No se ordena ejecución ni gasto. La ley no vulnera el artículo 79 de la Constitución, ya que no crea obligaciones presupuestales y que el Ejecutivo sigue siendo el encargado de evaluar, planificar y ejecutar, conforme a sus funciones exclusivas y excluyentes.

La presidenta cedió el uso de la palabra a los congresistas, no habiendo participaciones en el debate.

Puesto al voto fue aprobado por **UNANIMIDAD** el dictamen de **INSISTENCIA** recaído en la **Autógrafa Observada** por el Poder Ejecutivo de la **Ley que declara de interés nacional a la construcción, el mejoramiento, la ampliación o la modernización de los terminales portuarios de la costa y la selva del Perú**, recaído en los proyectos de ley **4699/2022, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR y 8730/2024-CR**, con los votos de los congresistas: Portero López Hilda Marleny; Ruiz Rodríguez, Magaly Rosmery; Acuña Peralta, Segundo Héctor; Bellido Ugarte, Guido; Echeverría Rodríguez, Hamlet; 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 Reategui, Cheryl; Zea Choquechambi, Oscar y Zeballos Aponte, Jorge Arturo.

Cierre de la sesión

La presidenta agradeció a los congresistas miembros de la comisión por la confianza depositada en su persona, por el constante apoyo en la gestión realizada, tanto en Lima como en las sesiones descentralizadas, así como en el Control Político realizado.

Asimismo, agradeció a todo el personal tanto del Servicio Parlamentario como de la Organización Parlamentaria por el trabajo realizado en bien del país.

Siendo los 12 y 14 minutos de la tarde 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

Nilza Merly Chacón Trujillo
Secretaria