



Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 711/2016-CR, Ley de promoción del cabotaje en las operaciones de comercio exterior

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

PERIODO ANUAL DE SESIONES 2016-2017

Señora Presidenta:

Ha sido remitido para dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones el Proyecto de Ley **711/2016-CR**, presentado por el grupo parlamentario Célula Parlamentaria Aprista, a iniciativa de la congresista **Luciana León Romero**, por el que se propone la ley de promoción del cabotaje en las operaciones de comercio exterior.

I. SITUACIÓN PROCESAL

a) Antecedentes

El Proyecto de Ley **711/2016-CR** ingresó al Área de Trámite Documentario el 28 de noviembre de 2016.

Fue decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 1 de diciembre de 2016, como única comisión, e ingresó en esa fecha, para su estudio.

Se aprobó por **unanimidad** en la sesión ordinaria del 4 de abril del 2017 con los votos a favor de los Congresistas Bocangel Weydert, Narváez Soto, Mamani Colquehuanca, Lapa Inga, León Romero, Martorell Sobero, Monterola Abregú, Ochoa Pezo, Schaefer Cuculiza, Ventura Ángel, Alcalá Mateo, Tubino Arias Schreiber y Palomino Ortiz. No hubo votos en contra, ni abstenciones.

b) Opiniones e información solicitadas

Se ha solicitado opinión a las siguientes entidades:

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 711/2016-CR, Ley de promoción del cabotaje en las operaciones de comercio exterior

1. Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con Oficio 723-2016-2017-CTC/CR, de fecha 5 de diciembre de 2016.
2. Ministerio de Economía y Finanzas, con Oficio 725-2016-2017-CTC/CR, de fecha 5 de diciembre de 2016.
3. Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, con Oficio 724-2016-2017-CTC/CR, de fecha 5 de diciembre de 2016.
4. Ministerio de Defensa, con Oficio 720-2016-2017-CTC/CR, de fecha 5 de diciembre de 2016.
5. Empresa Nacional de Puertos del Perú (ENAPU), con Oficio 726-2016-2017-CTC-CR, de fecha 5 de diciembre de 2016.
6. Cámara de Comercio de Lima, con Oficio 726-2016-2017-CTC-CR, de fecha 5 de diciembre de 2016.
7. Colegio de Ingenieros del Perú, con Oficio 729-2016-2017-CTC/CR, de fecha 5 de diciembre de 2016.
8. Autoridad Portuaria nacional (APN), con Oficio 728-2016-2017-CTC/CR, de fecha 5 de diciembre de 2016.



II. CONTENIDO DE LA PROPUESTA

El proyecto de ley tiene por objeto la modificación de la Ley 28583, Ley de reactivación y promoción de la Marina Mercante Nacional, a fin de eliminar el carácter de "no prorrogable" el arrendamiento de naves extranjeras previsto en el artículo 7.2 de la referida ley. Además, la propuesta normativa incorpora en el mismo artículo un párrafo para incentivar la construcción y flota de naves de bandera nacional.

Según el Reglamento de la Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, se define al cabotaje como el transporte acuático comercial de pasajeros y carga que se realiza entre puertos peruanos, el cual está reservado exclusivamente a favor de los buques mercantes de bandera peruana, de propiedad o bajo las modalidades de arrendamiento que fija la Ley, que estén

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 711/2016-CR, Ley de promoción del cabotaje en las operaciones de comercio exterior

operados por un Naviero Nacional¹. En caso de no existir buques mercantes de bandera peruana nuestra legislación permite que los navieros nacionales puedan arrendar naves de bandera extranjera.

El Decreto Legislativo 683, del 12 de Octubre de 1992, declaró de necesidad y utilidad pública, y de preferente interés nacional, el transporte acuático comercial en tráfico nacional o cabotaje, sea marítimo, fluvial o lacustre.

La Ley 28583, Ley de reactivación y promoción de la Marina Mercante Nacional, del 22 de Julio del 2005, fija un plazo máximo de seis (6) meses para el fletamento de naves extranjeras.

La Ley 29475, del 17 de diciembre de 2009, modificó la Ley 28583, en el extremo de señalar que el plazo de seis (6) meses para el fletamento de naves extranjeras es de carácter **no prorrogable**. Este artículo se encuentra actualmente vigente.



III. MARCO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Decreto Legislativo 683, que declara de necesidad y utilidad públicas y de preferente interés nacional, el transporte acuático comercial en tráfico nacional o cabotaje, sea marítimo, fluvial o lacustre.
- Ley 28583, Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional.
- Ley 29475, Ley que modifica la Ley 28583, Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional.
- Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional.
- Decreto Supremo 167-2009-EF, que reglamenta la aplicación de los beneficios tributarios de la Ley 28583.
- Decreto Supremo 014-2011-MTC, Reglamento de la Ley 28583, Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional.

¹ Definición de cabotaje contenida en el artículo 45.1 del Decreto Supremo 014-2011-MTC, Reglamento de la Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 711/2016-CR, Ley de promoción del cabotaje en las operaciones de comercio exterior

IV. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA

a) Análisis técnico

4.1. ¿Existe mercado potencial para el cabotaje en el Perú?

Uno de los principales cuestionamientos a la presente propuesta es la probable ausencia del mercado para realizar cabotaje. En esta línea podemos enumerar las opiniones de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, así como de la Asociación de Armadores del Perú, que consideran que el flujo de la carga sería insuficiente para la práctica del cabotaje.

Sin embargo, este argumento se desvirtúa con la opinión del Ministerio de Economía y Finanzas, cuando señala que entre el año 2009 y el 2013 *"el tráfico de carga de exportación e importación en terminales portuarios registró incrementos significativos"*².

Ello guarda relación con la curva ascendente del valor de nuestras exportaciones e importaciones durante los últimos años, conforme se resume en el siguiente cuadro:

	2010 (US \$ millones)	2011 (US \$ millones)	2012 (US \$ millones)	2013 (US \$ millones)
Exportaciones	35,807	45,726	46,200	41,512
Importaciones	29,965	37,695	42,148	43,280

Consiguientemente, tanto el incremento del tráfico de carga como la curva ascendente del valor de nuestras exportaciones e importaciones nos llevan a concluir que sí existe un mercado potencial para practicar el cabotaje en el país.

² Informe N° 099-2014-EF/62.01 de la Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia y Productividad, punto 1, cuarto párrafo.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 711/2016-CR, Ley de promoción del cabotaje en las operaciones de comercio exterior

A pesar de este potencial, y tal como también lo señala el MEF³, la tasa del cabotaje registró en el 2012 una reducción de aproximadamente 16% respecto del 2011, lo cual revela la existencia de un problema que motivó la presentación de la propuesta de Ley a fin de reactivar el cabotaje en nuestro país.

Ante este escenario, pasaremos a analizar las razones por las cuales la práctica del cabotaje viene decreciendo, a pesar de que existe un potencial mercado en nuestro país para su desarrollo, y así poder plantear las soluciones más apropiadas.

4.2. La restricción del libre acceso al mercado

Una de las probables razones por las cuales la oferta del cabotaje sería reducida estaría en la propia ley de reactivación y promoción de la Marina Mercante Nacional, Ley 28583. En efecto, el artículo 7 de dicha norma permite solo a los navieros y a las empresas navieras nacionales y naves de bandera nacional realizar cabotaje.

El Ministerio de Economía y Finanzas, en su opinión remitida a esta Comisión, señala que *"esta reserva constituye una restricción de acceso al mercado y de trato nacional en el comercio internacional de servicios de cabotaje."*

Señala además que, teniendo en cuenta que en el Perú aún no se cuenta con una flota de bandera nacional suficiente para proveer dichos servicios de transporte, la medida restringe la oferta disponible de proveedores de servicios de cabotaje.

En efecto, esta Comisión considera que a nivel de la comunidad andina, las Decisiones 288 y 314 establecen medidas que tienen por objeto promover la liberalización de los servicios de transporte marítimo con el fin de promover la competitividad del comercio exterior. Igualmente, los diversos tratados de libre comercio que el Perú ha suscrito con diversos países tienen por finalidad facilitar nuestro comercio exterior y, siguiendo la línea del MINCETUR, el desarrollo del servicio de cabotaje, brindando a los importadores y exportadores un medio a considerar para el transporte de sus mercancías, lo cual generará competitividad y eficiencia para nuestro comercio exterior⁴.

En base a estas consideraciones, la Comisión considera que la restricción del libre acceso al mercado que prevé la Ley 28583, así como la rigidez para fletar naves de

³ Ibidem.

⁴ Informe N° 007-2014-MINCETUR/VMCE/DNC/IHP, punto 3.27

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 711/2016-CR, Ley de promoción del cabotaje en las operaciones de comercio exterior

bandera extranjera, son algunas de las razones por las cuales la actividad del cabotaje no es muy desarrollada en nuestro país y, por ello, se hace necesaria plantear modificaciones a dicha norma.

4.3. ¿Es suficiente el número de buques para realizar cabotaje en el país?

Según la información proporcionada por la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones la normatividad actual ha permitido que la marina mercante nacional pase *"de tener una nave de bandera peruana a 20 naves de alto bordo, desde el 2011 a la fecha"*⁶. Sin embargo, esta información se contradice con la brindada por la Oficina de Planeamiento y Presupuesto del mismo Ministerio, la cual señala que después de varios años desde la expedición de la Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, *"no se incrementa la flota mercante nacional"*⁶.

Es importante agregar que del total de la flota de buques nacionales, solo contamos con dos (2) buques especializados para contenedores, con capacidad total de 2800 contenedores⁷, lo cual demuestra que no existe un significativo número de buques que puedan practicar el cabotaje para el traslado de nuestros productos no tradicionales

Esta reducida oferta del servicio de cabotaje, así como la restricción en el acceso a más naves extranjeras que podrían ofertar estos servicios, genera un mercado poco competitivo que influye en los mayores costos de dichos servicios, lo cual se traslada posteriormente a los precios finales de los productos.

En consecuencia, si bien es cierto que se ha incrementado a veinte (20) el número de buques mercantes peruanos durante los últimos años, ello no quiere decir que ese número ni ese crecimiento sean suficientes para nuestro mercado, ni tampoco que generen una competencia que ayude a mejorar los precios de este tipo de transporte.

Por tales consideraciones, la Comisión opina que es necesario impulsar una medida legislativa que ayude a incrementar el número de buques que puedan realizar cabotaje.

⁵ Informe N° 113-2013-MTC/13, punto 7.

⁶ Informe N° 1574-2013-MTC/09.01, punto 3.

⁷ Informe N° 113-2013-MTC/13, punto 9 a).

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 711/2016-CR, Ley de promoción del cabotaje en las operaciones de comercio exterior

4.4. Sobre las condiciones para fletar una nave de bandera extranjera: seis meses no prorrogables.

La actual norma establece que el plazo para fletar naves extranjeras es de seis meses y que, además, dicho plazo tiene el carácter de no prorrogable. Esta regulación genera una limitación a cualquier inversionista que quiera arrendar una nave de bandera extranjera por el corto e insuficiente tiempo con que se cuenta para recuperar la inversión efectuada.

Como ya se ha mencionado, el Ministerio de Economía y Finanzas considera que la norma vigente constituye una restricción del acceso al mercado. Y, además, sobre las condiciones para fletar una nave de bandera extranjera, dicho Ministerio ha señalado que un mayor plazo para arrendar una nave de bandera extranjera – como está propuesta en el proyecto de ley - promoverá una mayor inversión y un aumento de la oferta de servicios de cabotaje, así como una reducción en sus costos⁸. Sin dejar de mencionar que esta flexibilización permitirá reducir los costos en los que incurren los inversionistas por tener que buscar y contratar cada seis meses a una nueva embarcación para proveer el servicio de cabotaje.

Siguiendo esta misma línea, el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo propone que el plazo para poder fletar una nave de bandera extranjera debe de ser mayor a seis meses, por ejemplo, de un año prorrogable por igual plazo hasta un máximo de tres años⁹; propuesta que esta Comisión hace suya.

Adicionalmente, también resulta ilustrativa sobre este punto la opinión de Perú Cámaras cuando refiere que un mayor plazo de fletamento permitirá – en primer término - generar un volumen de carga continua y, luego, comprar o encargar la construcción de una nave propia¹⁰.

4.5. La importancia de mantener y promover una reserva de buques peruanos

De conformidad con el informe de la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, lo que necesita el país es una flota mercante moderna y tripulantes calificados¹¹.

⁸ Informe N° 099-2014-EF/62.01, punto 2, tercer párrafo.

⁹ Informe N° 091-2014-MINCETUR/SG-AJ, punto 4, segundo párrafo.

¹⁰ CNC/C-427-13

¹¹ Informe N° 113-2013-MTC/13, punto 9, acápite b).

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 711/2016-CR, Ley de promoción del cabotaje en las operaciones de comercio exterior

Siguiendo la opinión del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, ente rector en materia de transportes, esta Comisión considera que sí es importante mantener una flota mercante moderna para practicar el cabotaje y, por ello, se acoge la propuesta normativa de promoción del cabotaje en operaciones de comercio exterior, pues permite el fletamento de naves extranjeras por un periodo de tiempo limitado y, al mismo tiempo, incentiva la construcción de buques peruanos y en astillero nacional.

"Cuando el fletamento de nave de bandera extranjera se realice para sustituir una nave que se encuentre en construcción dentro del territorio nacional, en astillero nacional, y con la correspondiente acreditación de un contrato en ejecución, el plazo de arrendamiento podrá ser hasta de cinco años."

Este extremo del proyecto de ley ha sido acogido positivamente por el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo¹², posición que también asume esta Comisión.

4.6. El cabotaje como mecanismo de promoción del comercio exterior y de la competitividad

La Sociedad de Comercio Exterior (COMEX) ha emitido opinión sobre la propuesta de ley por la que se promueve el cabotaje en las operaciones de comercio exterior, señalando que la promoción del comercio internacional debe empezar por dar más competitividad al exportador regional y al comercio en general, y para ello se debe promover el mercado de cabotaje.

El Ministerio de Economía y Finanzas señala que la ampliación de la prórroga hasta por tres o cinco años para el fletamento de naves extranjeras permite un mayor horizonte para el arrendamiento de naves, que podría mejorar la rentabilidad de este negocio, lo que promoverá una mayor inversión y un aumento de la oferta de servicios de cabotaje y una reducción en sus costos". El mismo informe agrega que el proyecto de ley permite reducir los costos en los que incurren los inversionistas por tener que buscar y contratar cada seis meses a una nueva embarcación para proveer el servicio de cabotaje.

Por otro lado, y como está redactado en el cuarto párrafo del punto dos del Informe del

¹² Informe N° 007-2014-MINCETUR/VMCE/DNC/IHP, punto 3.26.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 711/2016-CR, Ley de promoción del cabotaje en las operaciones de comercio exterior

MEF, al incrementar la oferta de servicios de cabotaje no solo se promoverá mayor competencia entre empresas navieras sino también entre diversos medios de transporte, como es el caso del transporte de carga terrestre. Por lo tanto, se espera que esta mayor competencia lleve a una reducción de los fletes y a una mejora en la calidad de los servicios de transporte de carga.", todo lo cual contribuye a mejorar la competitividad de nuestros productos en el mercado interno y externo.

El Ministerio de Economía y Finanzas señala adicionalmente que los costos de transporte (fletes nacionales e internacionales) constituyen factores importantes que inciden en la competitividad de las exportaciones de un país. Citando estudios recientes realizados por el Banco Interamericano de Desarrollo, muestran que los fletes internacionales constituyen barreras importantes para el desarrollo del comercio exterior; pero también que los fletes internos tienen efectos dañinos importantes; en especial, para las áreas más alejadas y menos desarrolladas

La propuesta bajo análisis busca utilizar el cabotaje para unir los puertos del país mediante mecanismos de oferta de servicios a menor costo que redunde en beneficio de los productores de las zonas más alejadas del país, a los que por vía terrestre en muchos casos los costos son mayores y de menor acceso. Esto, en concordancia con el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, aprobado mediante Decreto Supremo N° 009-2012-MTC, que señala como uno de sus objetivos estratégicos, incrementar las conexiones marítimas y fluviales a través del aumento de un número de servicios regulares e las principales línea navieras que tienen conexión con puerto peruanos.

4.7. Externalidades positivas que genera el cabotaje.

Como ha señalado el Ministerio de Economía y Finanzas, en relación a la promoción del cabotaje, al realizarse la mayor parte del transporte de carga nacional por vía terrestre, el desarrollo del cabotaje marítimo como alternativa podría no solo reducir los costos de flete, sino también permitiría reducir las externalidades causadas por el transporte terrestre como la congestión vehicular, la contaminación ambiental, los daños a la infraestructura en las carreteras y los accidentes de tránsito.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 711/2016-CR, Ley de promoción del cabotaje en las operaciones de comercio exterior

De igual opinión es el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo¹³, cuando refiere que de aprobarse el proyecto se brinda a los importadores y exportadores un medio a considerar para el transporte de sus mercaderías.

El déficit en infraestructura vial que afecta a nuestro país puede afrontarse con la promoción del cabotaje, pues al transportar los productores y agricultores sus productos por la vía marítima, descongestionarían ampliamente el tráfico en las carreteras del país.

b) Análisis del marco normativo y efecto de la vigencia de la norma

De acuerdo con lo señalado en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú, en concordancia con lo establecido en el artículo 76 del Reglamento del Congreso de la República, las iniciativas legislativas no pueden contener propuesta de creación ni aumento del gasto público, por lo que la iniciativa materia de estudio cumple con lo señalado en las normas legales antes citadas y no contraviene la Constitución Política del Perú ni ninguna norma legal peruana.

c) Análisis de las opiniones recibidas

Se han recibido las opiniones siguientes:

1. De la **Sociedad de Comercio Exterior del Perú (COMEX)**, con carta 148-2016/GG/COMEXPERU, de fecha 5 de diciembre de 2016, que remiten opinión favorable considerando que se debe promover el desarrollo de un mercado de cabotaje en condiciones de libre mercado y libre competencia, sin ningún tipo de trato discriminatorio, en el que los agentes económicos interesados, nacionales o extranjeros, sean quienes evalúen su incursión en dicho mercado.

2. De la **Empresa Nacional de Puertos del Perú (ENAPU)**, con Oficio 005-2017-ENAPU SA/GG, de fecha 5 de enero de 2017, por el que remite opinión favorable, que concluye indicando que el transporte por vía marítima reemplazaría en parte al transporte pesado que se realiza actualmente vía terrestre, lo que beneficiaría al importador/exportador a través de menores costos de transporte de carga.

¹³ Informe N° 007-2014-MINCETUR/VMCE/DNC/IHP, punto 3.27.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 711/2016-CR, Ley de promoción del cabotaje en las operaciones de comercio exterior

El impacto del cabotaje marítimo también tendría efecto en el descongestionamiento de las vías de tránsito (carreteras), reduciendo los costos de mantenimiento de las carreteras, así con evitar accidentes frecuentes.

Finalmente señala que, el Proyecto de Ley 711/2016-CR, impulsará el cabotaje estimulando la construcción de naves nacionales y el transporte de carga, beneficiando el comercio exterior peruano.

3. De la **Autoridad Portuaria Nacional (APN)**, con Oficio 019-2017-APN/PD-UAJ, de fecha 26 de enero de 2017, haciendo de conocimiento que de acuerdo a lo dispuesto en Directiva 004-2007-MTC/01, aprobada por Resolución Ministerial 121-2007-MTC/01 de fecha 19 de marzo de 2007 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la entidad ha remitido a dicho ministerio, mediante Oficio 133-2017-APN/GG-UAJ de fecha 24 de enero de 2017, el Informe Técnico Legal 959-2017-APN-UAJ de fecha 30-12-2016, a través del cual emiten la opinión solicitada.

4. Del **Ministerio de Economía y Finanzas**, con Oficio 299-2017-EF/10.01, de fecha 6 de febrero de 2017, por el que concluye que tomando en cuenta que el mantener restricciones de mercado no es eficiente, la Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia y Productividad considera que el Proyecto de Ley 711/2016-CR, "Ley de promoción del cabotaje en las operaciones de comercio exterior" sería una medida efectiva para promover los servicios de cabotaje marítimo y reducir los efectos adversos de las reservas exclusivas en el texto actual de la Ley 28583 de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional.

5. Del **Ministerio de Transportes y Comunicaciones**, con Oficio 835-2017-MTC/04 de fecha 6 de marzo de 2017, que adjunta el Informe 588-2017-MTC/08, preparado por la Asesoría Jurídica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones que concluye que el artículo 5 de la Ley 28585, Ley de reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, señala que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Transporte Acuático, diseñará, normará y ejecutará la promoción y desarrollo de la Marina Mercante nacional. En tal sentido, la dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, es la autoridad técnica encargada del desarrollo de la Marina Mercante (flota de barcos usados para el comercio y el

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 711/2016-CR, Ley de promoción del cabotaje en las operaciones de comercio exterior

turismo), por lo que su opinión sobre el proyecto de ley, tiene un contenido altamente técnico.

6. Del **Ministerio de Comercio Exterior y Turismo**, con Oficio 155-2017-MINCETUR/DM de fecha 4 de abril de 2017, que adjunta el Informe 28-2017-MINCETUR/VMCE/DGGJCI/DSN, que recomienda se realicen los ajustes pertinentes al proyecto de Ley con la finalidad de que todo fletamento de nave extranjera reciba el mismo tratamiento y de esta manera no se vulnere los compromisos comerciales, por esta razón recomienda se retire el beneficio de un plazo de arrendamiento extendido hasta por diez años. Solo para los casos en que el fletamento de nave extranjera tenga por finalidad la sustitución de una nave que se encuentra en construcción dentro del territorio nacional y/o astillero nacional.

d) Análisis costo – beneficio

El desarrollo del cabotaje reducirá los costos del comercio exterior y pondrá al Perú a la par de los principales competidores en América del Sur.

Debe destacarse que el mercado potencial de carga probable que, actualmente se moviliza a través del transporte terrestre puede ser direccionado al transporte marítimo entre puertos del litoral peruano, el mismo que responde a nodos logísticos, en el orden de 26,874 MTM que representa el 32,04 % del total de carga que circula por la ruta Panamericana Norte y Sur, lo que generaría mayores recursos no, sólo para los navieros nacionales o empresas navieras, sino al fisco peruano, ya que a mayor volumen de carga, también se tendría una mayor recaudación de impuestos.

V. CONCLUSIÓN

Por lo expuesto, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con lo establecido en el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, recomienda la **APROBACIÓN** del **Proyecto de Ley 711/2016-CR**, con el siguiente **TEXTO SUSTITUTORIO**:

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 711/2016-CR, Ley de promoción del cabotaje en las operaciones de comercio exterior

S/M
EN BOBOTE
11/5/17
F: 73

LEY QUE MODIFICA LA LEY 28583, LEY DE REACTIVACIÓN Y PROMOCIÓN DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL, PARA PROMOVER EL CABOTAJE EN LAS OPERACIONES DE COMERCIO EXTERIOR

Artículo 1. Modificación del párrafo 7.2 del artículo 7 de la Ley 28583, Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional

Modifícase el párrafo 7.2 del artículo 7 de la Ley 28583, Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, para facilitar el cabotaje en las operaciones del comercio exterior, modificado a su vez por la Ley 29475, en los siguientes términos:

C: 17

"Para el transporte acuático entre puertos peruanos únicamente, y en los casos de inexistencia de naves propias o arrendadas bajo las modalidades a que se refiere el párrafo 7.1, se permitirá el fletamento de naves de bandera extranjera para ser operadas, únicamente, por navieros nacionales o empresas navieras nacionales, por un período **de tres años a partir de la emisión del respectivo permiso de operación otorgado por la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.** Dicho plazo puede ser prorrogado por un plazo de hasta un máximo de un año, por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a solicitud de la empresa naviera nacional o naviera nacional.

A: 0
2 de

Artículo 2. Construcción o reparación de naves en astillero nacional

Sin perjuicio de lo dispuesto por el artículo 1°, las Empresas Navieras Nacionales o Navieros Nacionales podrán fletar naves de bandera extranjera por un plazo igual al que demande el proceso de construcción o reparación de nave en astillero nacional. El fletamento de nave de bandera extranjera no podrá superar los 5 años contados desde la fecha de celebración del respectivo contrato de construcción o reparación naval, suscrito entre la empresa naviera nacional o naviero nacional y el astillero nacional.

Verificación
a
manos
Aljorke

Artículo 3. Autorización de cabotaje en situaciones de emergencia en el país

En el caso de emergencias originadas por circunstancias fortuitas como de fuerza mayor en el país, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones autoriza la prestación del servicio de cabotaje a empresas navieras, pesqueras y afines, cuyas embarcaciones cumplan con las condiciones necesarias para transportar personas, bienes y productos para fines de ayuda humanitaria.

Dese cuenta

Sala de Comisiones

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 711/2016-CR, Ley de promoción del cabotaje en las operaciones de comercio exterior

Lima, 4 de abril de 2017.

MESA DIRECTIVA



1. BOCANGEL WEYDERT, GUILLERMO AUGUSTO
Presidente
Fuerza Popular

.....



2. NARVÁEZ SOTO, ELOY RICARDO
Vicepresidente
Alianza Para El Progreso

.....



3. MAMANI COLQUEHUANCA, MOISÉS
Secretario
Fuerza Popular

.....

MIEMBROS TITULARES



4. BRUCE MONTES DE OCA, CARLOS RICARDO
Peruanos Por El Cambio

.....



5. DEL ÁGUILA HERRERA, EDMUNDO
Acción Popular

.....



6. LAPA INGA, ZACARÍAS REYMUNDO
Frente Amplio Por Justicia, Vida Y Libertad

.....



7. LEÓN ROMERO, LUCIANA MILAGROS
Célula Parlamentaria Aprista

.....

**CONSEJO DIRECTIVO DEL
CONGRESO DE LA REPÚBLICA**

Lima, 2 de mayo de 2017

Con conocimiento del Consejo
Directivo, pasó a la Agenda del Pleno
para darse cuenta.....

.....
JAVIER ANGELES WILLMANN
Director General Parlamentario (e)
CONGRESO DE LA REPÚBLICA



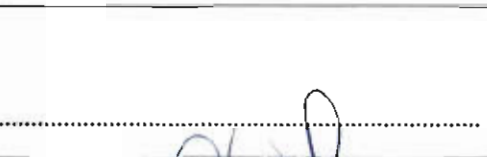



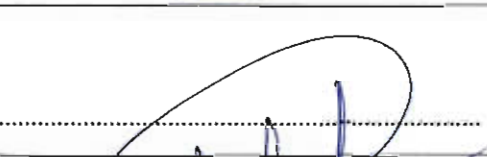
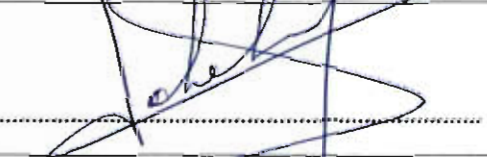


Pleno del Congreso de la República

Lima, 11 de mayo de 2017

En sesión de la fecha, se aprobó en
primera votación y se exoneró de la
segunda votación. _____

.....
JOSE ABANTO VALDIVIESO
Director General Parlamentario
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 711/2016-CR, Ley de promoción del cabotaje en las operaciones de comercio exterior

	<p>8. MARTORELL SOBERO, GUILLERMO HERNÁN Fuerza Popular</p>	
	<p>9. MELÉNDEZ CELIS, JORGE ENRIQUE Peruanos Por El Kambio</p>	
	<p>10. MONTEROLA ABREGU, WUILIAN ALFONSO Fuerza Popular</p>	
	<p>11. OCHOA PEZO, ÉDGAR AMÉRICO Frente Amplio Por Justicia, Vida Y Libertad</p>	
	<p>12. SALAVERRY VILLA, DANIEL ENRIQUE Fuerza Popular</p>	
	<p>13. SCHAEFER CUCULIZA, KARLA MELISSA Fuerza Popular</p>	
	<p>14. USHÑAHUA HUASANGA, GLIDER AGUSTÍN Fuerza Popular</p>	
	<p>15. VENTURA ANGEL, ROY ERNESTO Fuerza Popular</p>	


Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 711/2016-CR, Ley de promoción del cabotaje en las operaciones de comercio exterior


MIEMBROS ACCESITARIOS

	<p>1. ALBRECHT RODRÍGUEZ, VÍCTOR AUGUSTO Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
---	---


	<p>2. ALCALÁ MATEO, PERCY ELOY Fuerza Popular</p> <p><i>Percy Eloy Alcalá</i></p> <p>.....</p>
---	---


	<p>3. ALCORTA SUERO, MARÍA LOURDES PÍA LUISA Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
---	---

	<p>4. APAZA ORDÓÑEZ, JUSTINIANO RÓMULO Frente Amplio Por Justicia, Vida Y Libertad</p> <p>.....</p>
---	--

	<p>5. ARCE CÁCERES, RICHARD Frente Amplio Por Justicia, Vida Y Libertad</p> <p>.....</p>
---	---

	<p>6. ÁVILA ROJAS, LUCIO Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
---	---

	<p>7. BETETA RUBÍN, KARINA JULIZA Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
---	--

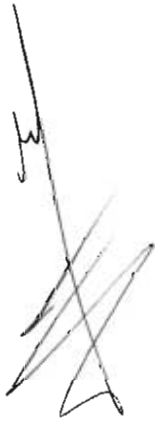
	<p>8. CASTRO BRAVO, JORGE ANDRÉS Frente Amplio Por Justicia, Vida Y Libertad</p> <p>.....</p>
---	--

	<p>9. CASTRO GRÁNDEZ, MIGUEL ANTONIO Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
---	---


[Handwritten signature]

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 711/2016-CR. Ley de promoción del cabotaje en las operaciones de comercio exterior

	<p>10. CURRO LÓPEZ, EDILBERTO Frente Amplio Por Justicia, Vida Y Libertad</p> <p>.....</p>
	<p>11. DIPAS HUAMÁN, JOAQUÍN Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>12. DOMÍNGUEZ HERRERA, CARLOS ALBERTO Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>13. ELÍAS ÁVALOS, MIGUEL ÁNGEL Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>14. ESPINOZA CRUZ, MARISOL Alianza Para El Progreso</p> <p>.....</p>
	<p>15. FLORES VÍLCHEZ, CLEMENTE Peruanos Por El Kambio</p> <p>.....</p>
	<p>16. GARCÍA BELAÚNDE, VÍCTOR ANDRÉS Acción Popular</p> <p>.....</p>
	<p>17. HERRERA ARÉVALO, MARITA Fuerza Popular</p> <p>.....</p>





Dictamen recaído en el Proyecto de Ley
711/2016-CR, Ley de promoción del
cabotaje en las operaciones de comercio
exterior


	18. LAZO JULCA, ISRAEL TITO Fuerza Popular
---	--	-------


	19. LIZANA SANTOS, MÁRTIRES Fuerza Popular
---	--	-------


	20. MANTILLA MEDINA, MARIO FIDEL Fuerza Popular
---	---	-------

	21. MELGAR VALDEZ, ELARD GALO Fuerza Popular
--	--	-------


	22. MELGAREJO PAÚCAR, MARÍA CRISTINA Fuerza Popular
---	---	-------


	23. NOCEDA CHIANG, PALOMA ROSA Fuerza Popular
---	---	-------


	24. OLIVA CORRALES, ALBERTO EUGENIO Peruanos Por El Kambio
---	--	-------


	25. PARIONA GALINDO, FEDERICO Fuerza Popular
---	--	-------


Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 711/2016-CR, Ley de promoción del cabotaje en las operaciones de comercio exterior


	<p>26. PONCE VILLARREAL DE VARGAS, YESENIA Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
---	---


	<p>27. RAMÍREZ TANHAZO, BIENVENIDO Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
---	---



	<p>28. REÁTEGUI FLORES, ROLANDO Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
---	--


	<p>29. ROBLES URIBE, LIZBETH HILDA Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
--	---

	<p>30. RODRÍGUEZ ZAVALA, ELÍAS NICOLÁS Célula Parlamentaria Aprista</p> <p>.....</p>
---	---


	<p>31. SÁNCHEZ ALVA, JANET EMILIA Peruanos Por El Cambio</p> <p>.....</p>
---	--

	<p>32. TAPIA BERNAL, SEGUNDO LEOCADIO Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
---	--


	<p>33. TUBINO ARIAS SCHREIBER, CARLOS MARIO DEL CARMEN Fuerza Popular</p> <p>.....</p> 
---	--



	<p>34. TUCTO CASTILLO, ROGELIO ROBERT Frente Amplio Por Justicia, Vida Y Libertad</p> <p>.....</p>
---	---


Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 711/2016-CR, Ley de promoción del cabotaje en las operaciones de comercio exterior

	35. VÁSQUEZ SÁNCHEZ, CÉSAR HENRY Alianza Para El Progreso
---	--

	36. VILLANUEVA MERCADO, ARMANDO Acción Popular
---	---

	37. YIKA GARCÍA, LUIS ALBERTO Fuerza Popular
---	---

	38. PALOMINO ORTIZ, DALMIRO FELICIANO Fuerza Popular 
--	--

	39. TRUJILLO ZEGARRA, GILMER Fuerza Popular
---	--





COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Periodo Anual de Sesiones 2016-2017
Relación de asistencia a la décimo sexta sesión ordinaria
Lima, martes 04 de abril de 2017
9:00 horas
Palacio Legislativo – Sala Francisco Bolognesi

MESA DIRECTIVA



1. BOCANGEL WEYDERT, GUILLERMO AUGUSTO
Presidente
Fuerza Popular

.....



2. NARVÁEZ SOTO, ELOY RICARDO
Vicepresidente
Alianza Para El Progreso

.....



3. MAMANI COLQUEHUANCA, MOISÉS
Secretario
Fuerza Popular

.....

MIEMBROS TITULARES



4. BRUCE MONTES DE OCA, CARLOS RICARDO
Peruanos Por El Cambio

.....



5. DEL ÁGUILA HERRERA, EDMUNDO
Acción Popular

.....



6. LAPA INGA, ZACARÍAS REYMONDO
Frente Amplio Por Justicia, Vida Y Libertad

.....



7. LEÓN ROMERO, LUCIANA MILAGROS
Célula Parlamentaria Aprista

.....

21



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Periodo Anual de Sesiones 2016-2017
Relación de asistencia a la décimo sexta sesión ordinaria
Lima, martes 04 de abril de 2017
9:00 horas
Palacio Legislativo – Sala Francisco Bolognesi



8. MARTORELL SOBERO, GUILLERMO HERNÁN
Fuerza Popular



9. MELÉNDEZ CELIS, JORGE ENRIQUE
Peruanos Por El Kambio



10. MONTEROLA ABREGU, WUILIAN ALFONSO
Fuerza Popular



11. OCHOA PEZO, ÉDGAR AMÉRICO
Frente Amplio Por Justicia, Vida Y Libertad



12. SALAVERRY VILLA, DANIEL ENRIQUE
Fuerza Popular



13. SCHAEFER CUCULIZA, KARLA MELISSA
Fuerza Popular



14. USHÑAHUA HUASANGA, GLIDER AGUSTÍN
Fuerza Popular



15. VENTURA ANGEL, ROY ERNESTO
Fuerza Popular

22



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Periodo Anual de Sesiones 2016-2017
Relación de asistencia a la décimo sexta sesión ordinaria
Lima, martes 04 de abril de 2017
9:00 horas
Palacio Legislativo – Sala Francisco Bolognesi

MIEMBROS ACCESITARIOS



1. ALBRECHT RODRÍGUEZ, VÍCTOR AUGUSTO
Fuerza Popular



2. ALCALÁ MATEO, PERCY ELOY
Fuerza Popular



3. ALCORTA SUERO, MARÍA LOURDES PÍA LUISA
Fuerza Popular



4. APAZA ORDÓÑEZ, JUSTINIANO RÓMULO
Frente Amplio Por Justicia, Vida Y Libertad



5. ARCE CÁCERES, RICHARD
Frente Amplio Por Justicia, Vida Y Libertad



6. ÁVILA ROJAS, LUCIO
Fuerza Popular



7. BETETA RUBÍN, KARINA JULIZA
Fuerza Popular



8. CASTRO BRAVO, JORGE ANDRÉS
Frente Amplio Por Justicia, Vida Y Libertad

Hora de Inicio: 9:00... Hora de término: 11:04



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Periodo Anual de Sesiones 2016-2017
Relación de asistencia a la décimo sexta sesión ordinaria
Lima, martes 04 de abril de 2017
9:00 horas
Palacio Legislativo – Sala Francisco Bolognesi

	9. CASTRO GRÁNDEZ, MIGUEL ANTONIO Fuerza Popular
	10. CURRO LÓPEZ, EDILBERTO Frente Amplio Por Justicia, Vida Y Libertad
	11. DIPAS HUAMÁN, JOAQUÍN Fuerza Popular
	12. DOMÍNGUEZ HERRERA, CARLOS ALBERTO Fuerza Popular
	13. ELÍAS ÁVALOS, MIGUEL ÁNGEL Fuerza Popular
	14. ESPINOZA CRUZ, MARISOL Alianza Para El Progreso
	15. FLORES VÍLCHEZ, CLEMENTE Peruanos Por El Kambio
	16. GARCÍA BELAÚNDE, VÍCTOR ANDRÉS Acción Popular

[Handwritten signature]



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Periodo Anual de Sesiones 2016-2017
Relación de asistencia a la décimo sexta sesión ordinaria
Lima, martes 04 de abril de 2017
9:00 horas
Palacio Legislativo – Sala Francisco Bolognesi

	17. HERRERA ARÉVALO, MARITA Fuerza Popular
	18. LAZO JULCA, ISRAEL TITO Fuerza Popular
	19. LIZANA SANTOS, MÁRTIRES Fuerza Popular
	20. MANTILLA MEDINA, MARIO FIDEL Fuerza Popular
	21. MELGAR VALDEZ, ELARD GALO Fuerza Popular
	22. MELGAREJO PAÚCAR, MARÍA CRISTINA Fuerza Popular
	23. NOCEDA CHIANG, PALOMA ROSA Fuerza Popular
	24. OLIVA CORRALES, ALBERTO EUGENIO Peruanos Por El Cambio


Hora de Inicio: 9:00... Hora de término: 11:24...


25




COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Periodo Anual de Sesiones 2016-2017
Relación de asistencia a la décimo sexta sesión ordinaria
Lima, martes 04 de abril de 2017
9:00 horas
Palacio Legislativo – Sala Francisco Bolognesi


	25. PARIONA GALINDO, FEDERICO Fuerza Popular
---	---


	26. PONCE VILLARREAL DE VARGAS, YESENIA Fuerza Popular
---	---


	27. RAMÍREZ TANHAZO, BIENVENIDO Fuerza Popular
---	---

	28. REÁTEGUI FLORES, ROLANDO Fuerza Popular
--	--

	29. ROBLES URIBE, LIZBETH HILDA Fuerza Popular
---	---

	30. RODRÍGUEZ ZAVALA, ELÍAS NICOLÁS Célula Parlamentaria Aprista
---	---

	31. SÁNCHEZ ALVA, JANET EMILIA Peruanos Por El Kambio
---	--

	32. TAPIA BERNAL, SEGUNDO LEOCADIO Fuerza Popular
---	--

Hora de Inicio: 9:08... Hora de término: 11:04...



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Periodo Anual de Sesiones 2016-2017
Relación de asistencia a la décimo sexta sesión ordinaria
Lima, martes 04 de abril de 2017
9:00 horas
Palacio Legislativo – Sala Francisco Bolognesi



33. TUBINO ARIAS SCHEREIBER, CARLOS MARIO DEL CARMEN
Fuerza Popular



34. TUCTO CASTILLO, ROGELIO ROBERT
Frente Amplio Por Justicia, Vida Y Libertad

.....



35. VÁSQUEZ SÁNCHEZ, CÉSAR HENRY
Alianza Para El Progreso

.....



36. VILLANUEVA MERCADO, ARMANDO
Acción Popular

.....



37. YIKA GARCÍA, LUIS ALBERTO
Fuerza Popular

.....



38. PALOMINO ORTIZ, DALMIRO FELICIANO
Fuerza Popular

.....



39. TRUJILLO ZEGARRA, GILMER
Fuerza Popular

.....

Oficio N° 092-2017.EDAH.CR

Lima, 03 de Abril de 2017

Señor

GUILLERMO BOCANGEL WEYDERT

Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones

Congreso de la República

Presente. -



De mi mayor consideración:

Es grato dirigirle el presente oficio por especial encargo del señor **Edmundo DEL ÁGUILA HERRERA, Congresista de la República**; a fin de hacerle llegar su cordial saludo y a la vez, solicitarle se sirva usted excusar su asistencia a la Decimo Sexta Sesión Ordinaria a realizare el Martes 04 de los corrientes, debido a compromisos adquiridos con anterioridad.

Sin otro particular, es propicia la oportunidad para reiterar a usted los sentimientos de aprecio del señor Congresista.

Atentamente;

VICTOR COLINA VEGA
ASESOR PRINCIPAL DEL CONGRESISTA
EDMUNDO DEL AGUILA HERRERA

vccv

Lima, 03 de abril de 2017

OFICIO N° 0064-2016-2017-CR



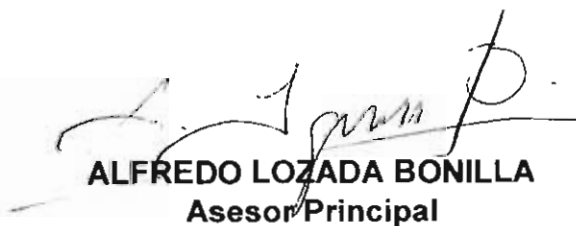
Congresista
GUILLERMO A. BOCANGEL WEYDERT
Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones
Presente

De mi consideración:

Es grato dirigirme a usted para saludarlo y, por encargo del congresista Carlos Bruce Montes de Oca, presentar la licencia por representación del congresista Bruce en la sesión del martes 04 de abril 2017.

Agradeciendo la atención que se sirva brindar al presente, quedo de usted

Muy atentamente,



ALFREDO LOZADA BONILLA
Asesor Principal



Lima, 03 de abril de 2017

OFICIO N° 0071 -2016-2017-JEMC-CR



Señor Congresista:
GUILLERMO BOCANGEL WEYDERT
Presidente Comisión de Transportes y Comunicaciones
Presente.-

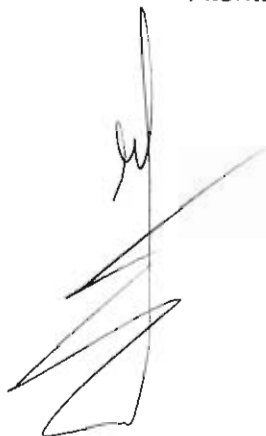
Asunto: Licencia por Motivo de Viaje de Trabajo

Por especial encargo del señor Congresista Jorge Enrique Meléndez Celis, tengo el alto honor de dirigirme a usted a fin de hacerle llegar **Licencia** por motivo de viaje de trabajo a la región Loreto para monitorear los daños por inundación.

En tal sentido, el señor Congresista no podrá asistir a la Décimo Sexta Sesión Ordinaria de la Comisión que usted preside programado para el día de mañana martes 04 de abril de 2017.

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad para expresar los sentimientos de mi consideración y estima personal.

Atentamente,



Teddy Yván Daza Alvarado
Asesor Principal Congresista Jorge Meléndez Celis



TDA
C.C.:
Archivo

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Periodo Anual de Sesiones 2016-2017

ACTA DE LA DECIMO SEXTA SESIÓN ORDINARIA
Martes, 4 de abril de 2017

"Sumilla de Acuerdos":

1. Se aprobó, con observaciones y por unanimidad el acta de la décimo quinta sesión ordinaria, celebrada el día 14 de marzo de 2017.
2. Se aprobó por unanimidad citar al Ministro de Transportes y Comunicaciones en atención al acuerdo del Consejo Directivo del Congreso de la República para responder sobre la mina Las Bambas y para que exponga sobre la situación de la emergencia nacional y otros aspectos, en una fecha a coordinarse.
3. Se aprobó por unanimidad el dictamen del proyecto de ley 924/2016-CR, por el que se declara de interés nacional el asfaltado de la carretera Calango-San Juan de Viscas, que une las provincias de Cañete y Yauyos, departamento de Lima.
4. Se aprobó por unanimidad con cargo a redacción el dictamen del proyecto de ley 711/2016-CR, ley de promoción del cabotaje en las operaciones de comercio exterior.
5. Se aprobó por unanimidad con cargo a redacción el dictamen del proyecto de ley 562/2016-CR, por el que se declara de necesidad pública y preferente interés nacional el mejoramiento de la carretera Nincaca-Huachón, departamento de Pasco.
6. Se aprobó por mayoría el dictamen recaído en el proyecto de ley 75/2016-CR, por el que se declara de necesidad pública e interés nacional el desarrollo sostenible de la provincia de Purús, departamento de Ucayali, priorizando su conectividad multimodal.
7. Se aprobó por unanimidad el dictamen del proyecto de ley 489/2016-CR, por el que se declara de necesidad pública y preferente interés nacional el asfaltado de la carretera Ap-107 Huancabamba-Lucre-Tintay-Pampatama Ap-108 Santa Rosa-Supaya-Sojo-Tapairihua-Yanaca-Ayahuay-Pachaconas-Sabaino-Antabamba Ap-110 Chilpaca-Huichua-Chuquibambilla-Ayrihuanca-San Antonio-Mamara-Oropesa, en el departamento de Apurímac.

En la ciudad de Lima, en la sala Francisco Bolognesi del Palacio Legislativo del Congreso de la República, siendo las nueve horas con ocho minutos del día martes 4 de abril de 2017, se dio inicio a la sesión ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, bajo la presidencia del congresista Guillermo Bocangel Weydert; contando con la presencia de los señores congresistas titulares, Eloy Narváez Soto, Moisés Mamani Colquehuanca, Zacarías Lapa Inga, Luciana León Romero, Guillermo Martorell Sobero, Wuilian Monterola Abregú, Edgar Ochoa Pezo, Daniel Salaverry Villa, Karla Schaefer Cuculiza, Glider Ushñahua Huasanga y Roy Ventura Ángel. Los señores congresistas accesitarios Percy Alcalá Mateo, Justiniano Apaza Ordoñez, Carlos Tubino Añas Schreiber y Dalmiro Palomino Ortiz. Con licencia los congresistas: Carlos Bruce Montes de Oca, Edmundo Del Águila Herrera y Jorge Meléndez Celis.

I. APROBACIÓN DE ACTAS

El **señor Presidente**, puso en consideración de los señores miembros de la Comisión la aprobación del acta de la décimo cuarta sesión ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones celebrada el día 14 de marzo de 2017, correspondiente al periodo legislativo 2016-2017, realizada la votación se dio por aprobada por unanimidad la mencionada acta, con cargo a corregir las observaciones anotadas.

II. SECCIÓN DESPACHO

El **señor Presidente**, dio cuenta que se ha enviado a los despachos por vía electrónica, la sumilla de los documentos que han sido recibidos en esta comisión durante el periodo del 10 al 30 de marzo de 2017

Asimismo, señaló que los congresistas que tengan interés en algún documento pueden solicitarlo a la asesoría de la Comisión.

III. INFORMES

El **señor Presidente**, informó que se ha recibido el oficio 137-2017 del congresista Armando Villanueva Mercado, por el que solicita a esta Comisión la realización de una sesión descentralizada o audiencia pública en la ciudad del Cusco para tratar el tema de los vehículos M2, camionetas que realizan el servicio colectivo, tomándose en consideración para programar la fecha de realización de dicha actividad.

Asimismo, dio cuenta que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha enviado el oficio 1042-2017-MTC/04 que adjunta el informe del sustento del inicio progresivo del control de pesos por eje a nivel nacional y de la creación del esquema temporal de restricciones de tránsito de vehículos especiales y afines en la carretera central, ambas medidas destinadas a mejorar la eficiencia de los transportistas que usan la mencionada vía.

Finalmente, indicó que se ha recibido el oficio 345-2016-2017/CR del Oficial Mayor del Congreso de la República, por el que se nos hace conocer que el Consejo Directivo del Congreso ha acordado que el MTC concurre a esta Comisión para responder personalmente el pedido de información formulado por el congresista Mario Mantilla Medina sobre la construcción de la trocha carrozable que conecta a la mina Las Bambas en el departamento de Apurímac en atención al pedido formulado por el mencionado congresista con oficio 040-2016-2017-MMM-CR, considerando que este tema debe pasar a la orden del día por ser un pedido del Consejo Directivo del Congreso.

El congresista **Wuilian Monterola Abregú**, hizo observaciones al acta de la sesión ordinaria del día 14 de marzo de 2017 y señaló que durante la semana de representación ha recorrido la región Huancavelica especialmente las zonas afectadas por las lluvias y huaycos, verificando in situ que la principal afectación ha sido el sistema vial que incluyen las carreteras y puentes, informando que el jueves 30 de abril de 2017 se han reunido los alcaldes distritales y provinciales de la región Huancavelica con el director ejecutivo de Provías Nacional, señor Carlos Lozada Contreras y el director de Puentes, señor Julio Palacín.

IV. PEDIDOS

El congresista **Dalmiro Palomino Ortiz**, solicitó que se incorpore en la orden del día de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, el pre dictamen del proyecto de ley 536/2016-CR, Ley que declara de preferente interés y necesidad pública el estudio y asfaltado de la carretera de integración inter regional Alto Andina Apurímac-Cusco-Puno, siendo el caso que dicho proyecto de ley ha sido actualizado por el Consejo Directivo toda vez que fue aprobado por el pleno del Congreso de la República y encontrándose pendiente su insistencia por haber quedado en observación hasta el final del período legislativo 2011-2016, y que en la próxima sesión ordinaria se admita a debate el dictamen correspondiente para insistir en su aprobación.

El congresista **Roy Ventura Ángel**, señaló está atento a la coyuntura de la naturaleza que nos está golpeando y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones realiza los trabajos de mantenimiento de carreteras y puentes; sin embargo está descuidando el tema de la normatividad y seguridad vial para reducir las muertes por accidentes de tránsito, no se ha designado al Superintendente de SUTRAN, ha renunciado el Presidente del Consejo Nacional de Seguridad Vial, por lo que solicitó se cite al Ministro de Transportes y Comunicaciones y sus funcionarios para que expliquen las acciones que están realizando en normatividad, seguridad vial, fiscalización, prevención, entre otros aspectos.

El congresista **Wuilian Monterola Abregú**, pidió se programe una reunión con el Ministro de Transportes y Comunicaciones y sus Viceministros para que presenten un reporte detallado de la magnitud de los desastres de las vías a nivel nacional, deterioradas, destruidas o afectadas, su propuesta y calendarización de obras de reconstrucción, y además indique que acciones necesita del Congreso para que dicha reconstrucción se realice en forma óptima y rápida.

Asimismo, solicitó que la comisión pida al Ministerio de Transportes y Comunicaciones su atención para que se realicen los trabajos de reconstrucción en los siguientes puntos:

- a) Construcción del puente en la vía nacional Chíncha-Arma-Huancavelica, en las zonas de Concon, Accomachay, Huallao y Pocolay.
- b) Sector Paracas y Uchu Huaycco de la carretera Pampano-Ticrapo-Mollepampa-Castrovirreyna-Huancavelica, así como la señalización de las vías, guardavías y mejoramiento de badenes.
- c) En la semana de representación verificó in situ las condiciones en que se encuentra la vía nacional Los Libertadores, las cuales por las lluvias han generado huaycos y bloqueos, no hay maquinarias para la rehabilitación, no hay convenio de mantenimiento en el tramo de Pampano-Huaytará-Rumichaca-Lipaca, siendo necesario que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones suscriba un convenio con la empresa encargada del mantenimiento.
- d) Falta de mantenimiento de la vía nacional Rumichaca-Santa Inés-Lachocc-Huancavelica, por lo que se debe solicitar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones agilice los estudios de pre inversión para la rehabilitación y mejoramiento de dicha vía, la cual también se encuentra sin convenio de mantenimiento.
- e) La carretera Huachos-Canvías-Mollepampa, se encuentra bloqueada, debiendo de ser intervenida.

- f) La ruta Chincha-Palca-Huancavelica, reiteró que se deben de instalar las señalizaciones y las guardavías que no se encuentran en toda la ruta.
- g) Se evalúe y priorice el asfaltado de las carreteras del departamento Huancavelica que unirán las siete provincias y que se encuentran dentro del Acuerdo del Core 2: Huancavelica-Yauli-Pucapampa-Paucará-Huayanay-Anchonga-Lircay-Licapa, y Paucará-Andabamba-Anco-Paucarbama-Tucuccassa.

La congresista **Karla Schaefer Cuculiza**, manifestó que uno de los sectores más afectados por los fenómenos naturales es el sector transportes y comunicaciones, y las cifras al 2 de abril de 2017 indican que a nivel nacional hay 1,694 kilómetros de caminos rurales destruidos, 10,286 kilómetros de caminos rurales afectados, 2,516 kilómetros de carreteras destruidas, 5,796 kilómetros de carreteras afectadas y 258 puentes destruidos, considera que la Comisión debe de exigir cual es el plan de trabajo desarrollado, que se ha contratado, que se ha mejorado, los sitios de pesaje en el caso de la carretera Central, tener un diagnóstico, las inversiones deben de ser adecuadas. Asimismo, agrego que es importante la utilización de la carretera de agua que tenemos que es de 3,048 kilómetros en el litoral y que no necesita mantenimiento, semáforos, señalizaciones, por lo que es el momento de que se vea la ley de cabotaje.

El congresista **Roy Ventura Ángel**, aclaró que se ha declarado en emergencia es la elaboración de los estudios para una futura construcción, no hay maquinarias.

El congresista **Clayton Galván Vento**, señaló que el Poder Ejecutivo ha declarado en emergencia la carretera Central que ha sido afectada por los desastres naturales, sin embargo se tiene una carretera alterna de Oyón-Yanahuanca-Ambo que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones lo está licitando en tramos, en este año 2017-2018 se va a ejecutar el tramo de Oyón-Yanahuanca y así sucesivamente, por lo que solicita se efectúe una sola licitación en dicha carretera.

El congresista **Eloy Narváez Soto**, manifestó que en el departamento de Áncash, se ha dañado seriamente la infraestructura vial, cuatro carreteras han sido afectadas las carreteras Panamericana Norte, Pativilca-Huaraz, Casma-Huaraz y Chimbote-Huallanca, las cuales han sido rehabilitadas con el apoyo de la empresa privada, por lo que solicita la presencia del Ministro de Transportes y Comunicaciones y sus funcionarios que tengan que ver con el tema de la rehabilitación a fin de encarar esta problemática.

El congresista **Wuillian Monterola Abregú**, comentó que el Ministro de Transportes y Comunicaciones debe de acudir a la Comisión, se le tendrá que citar para conocer la manera como se va a afrontar la reconstrucción, su plan de trabajo; sin embargo, en estos momentos el ministro debe de estar al frente de las emergencias, agregó que la corrupción es un mal que carcome la sociedad, los puentes han sido construidos con materiales que no cumplen las condiciones técnicas de ingeniería, lo cual no se debe de permitir, además de sobrevaloraciones, adendas sobre adendas, entre otros aspectos.

El **señor Presidente**, informó que las vías alternas han colapsado, la carretera Lima-Canta con 200 puntos de huaycos, carretera Canta-Huayllay no avanza, carretera Huaral-Acos, colapso 2 puntos por lo tanto es menos vulnerable, y en el caso de la carretera Ambo-Oyón hay información que se pretende recortar el presupuesto, falta liberar terrenos, debe exigirse que en el mes de mayo de 2017 se licite el primer tramo propuesto y en cuanto a la carretera Central, esta Comisión por unanimidad aprobó exhortar al Ejecutivo la declaración de la emergencia, solicitó se oficie al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a fin que se establezca un horario restringido en la carretera Central para los días de

semana santa para que puedan transitar libremente los vehículos menores sin presencia de camiones que causan accidentes y puedan trasladarse a Junín, Huancavelica, Huánuco, Pasco, San Martín y Ucayali.

El congresista **Carlos Tubino Arias Schreiber**, comentó que ha inspeccionado la carretera Federico Basadre, la cual se encuentra en malas condiciones no obstante que hay empresas que han sido contratadas para el mantenimiento de las mismas, como es la empresa Casa, que tiene a su cargo el mantenimiento el tramo de Pucallpa-Aguaytía, no hay señalizaciones que han causado accidentes, así como la empresa Iccsa que efectúa el mantenimiento del tramo de Aguaytía-Puente Chino, tienen maquinarias paralizadas, solicitando se oficie al Ministro de Transportes y Comunicaciones para que informe las acciones que vienen realizando para cumplir con el mantenimiento de dichas vías, manifestando finalmente que en quince días se va a instalar una zonal de Provias Nacional en el departamento de Ucayali.

El congresista **Zacarías Lapa Inga**, solicitó que deben asistir a la Comisión los directores de Provias Nacional y Provias Descentralizado, teniendo en cuenta que hay lugares que se encuentran aislados y no se hace nada al respecto, como el caso de la vía nacional de Pampa-Castrovirreyna-Huancavelica a cargo de Provias Nacional, así como la carretera Ticrapo-Mollepampa-Pocas, a cargo de Provias Descentralizado, siendo necesario que estas autoridades deben informar cómo están proyectando las acciones de rehabilitación de carreteras, por lo que es urgente la presencia del Ministro de Transportes y Comunicaciones para que informe al respecto.

El congresista **Edgar Ochoa Pezo**, solicitó que se cite al Ministro de Transportes y Comunicaciones, sus Viceministros y funcionarios a fin de que informen sobre el Plan Nacional de Reposición de la Infraestructura Vial, en el marco del informe que se ha desarrollado en el COEN – Centro de Operaciones de Emergencia Nacional.

El **señor Presidente**, puso en consideración la votación para aprobar la invitación del Ministro de Transportes y Comunicaciones, acompañado de sus Viceministros y funcionarios, en una fecha próxima a definir, siendo aprobado por unanimidad.

V. ORDEN DEL DÍA

El **señor Presidente**, procedió a pasar a la orden del día en la presente sesión ordinaria.

Como primer punto el congresista Percy Alcalá Mateo sustentó el **proyecto de ley 924/2016-CR**.

El congresista **Percy Alcalá Mateo**, indicó que el proyecto de ley 924/2016-CR declara de necesidad pública e interés nacional el asfaltado de la carretera Calango-San Juan de Viscas, que une las provincias de Cañete y Yauyos, departamento de Lima, el cual por decreto supremo 011 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el año 2006, se declaró como red de la vía nacional, que inicia en el kilómetro 00 en el distrito de Mala y llega al kilómetro 111 en el distrito de Tantaranche, provincia de Huarochiri, departamento de Lima, siendo una vía alterna de la carretera Central .

El **señor Presidente** señaló que se procederá a votar el dictamen del proyecto de ley **924/2016-CR**, votando a favor los congresistas Bocangel Weydert, Narváez Soto, Mamani Colquehuanca, Lapa Inga, León Romero, Martorell Sobero, Monterola Abregú, Ochoa Pezo, Schaefer Cuculiza, Ventura Ángel, Alcalá Mateo y Palomino Ortiz, no hubo votos en contra ni abstenciones, siendo aprobado por unanimidad.

Continuando con el orden del día y como segundo punto la congresista Luciana León Romero sustentó el **proyecto de ley 711/2016-CR**.

La congresista **Luciana León Romero**, indicó que el proyecto de ley 711/2016-CR, Ley de promoción del cabotaje en las operaciones de comercio exterior, resulta oportuno ante la emergencia presentada en el país, la naturaleza nos ha dado una lección al observar que la Marina de Guerra del Perú utiliza el mar para trasladar una gran cantidad de materiales, productos comestibles, maquinarias y personal, cuyo traslado se efectuó en forma rápida y eficiente, desde el Callao hasta los puertos de Salaverry y Paita, ante el colapso de la red vial, por lo que se le denomina carretera azul y los peruanos debemos de ponerle los ojos, por cuanto siempre al mar se le ha tenido de espaldas no obstante tener más de tres mil kilómetros de litoral.

El Poder Ejecutivo dio un decreto de urgencia por 30 días para utilizar el mar por ser la única manera de llegar a las zonas de emergencia, sobre todo para el traslado de motobombas, que era imposible movilizarlos por vía terrestre o aérea, lo cual puede ser utilizado permanentemente para efectos comerciales, para la exportación de productos, siendo un medio de transporte mucho más económico, alternativo, no contaminante, no hay problemas de mantenimiento, siendo una medida que se debe ver con mucha seriedad y que es utilizado por muchos países.

El pre dictamen propone ampliar de seis meses -que se encuentra establecido en ley- a 7 años con una prórroga máxima de 3 años, que es el plazo para arrendar naves de bandera extranjera, otorgando un plazo a nuestra Marina Mercante para que se desarrolle y puedan construir barcos para este fin, generando una nueva economía, así como empleos, dinamizando el sector, mejorando la cadena logística, recordando que a la fecha sólo se tiene 10 naves de bandera nacional, existiendo opinión del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

La congresista **Karla Schaefer Cuculiza**, manifestó que ha presentado un proyecto de ley que adiciona un artículo sobre los casos de emergencias que se dan en la costa, y señaló que en el caso de emergencias originadas por casos de fuerza mayor, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones puede autorizar la prestación del servicio de cabotaje a empresas navieras, como lo vienen haciendo muchísimas de ellas y afines, cuyas embarcaciones cumplan con las condiciones para trasladar personas, bienes y productos para ayuda humanitaria, solicitando que en el momento que el proyecto de ley sea decretado a esta comisión pueda ser acumulado con la norma propuesta.

El congresista **Wuilian Monterola Abregú**, comentó que se encuentra de acuerdo con el pedido efectuado por la congresista Schaefer Cuculiza, y se debe agregar al caso de fuerza mayor, el de caso fortuito como son los hechos producidos por la naturaleza.

El congresista **Guillermo Martorell Sobero**, señaló la importancia del proyecto de ley presentado, por cuanto el cabotaje debe ser un sistema de transporte establecido en el país, y a diferencia del transporte

marítimo, terrestre, aéreo, es más económico, por lo que se ayudaría al desarrollo de la costa peruana con un transporte en donde no hay huaycos, peajes, papeletas.

El congresista **Eloy Narváez Soto**, indicó que en esta situación de emergencia, específicamente en Ancash la ayuda humanitaria llegó por el mar, y no obstante ser un transporte económico existen trabas de grupos de poder que se oponen a su aprobación.

El congresista **Carlos Tubino Arias Schreiber**, señaló que se necesita tener una Marina Mercante Nacional; sin embargo, con este proyecto de ley se amplía el arrendamiento de naves a 7 años y extender a 3 años más por lo que se pregunta si se estaría promoviendo nuestra Marina Mercante.

El congresista **Guillermo Martorell Sobero**, precisó que el período de arrendamiento debe de ser ilimitado, por cuanto estamos en un mundo globalizado, y debe promoverse que los operadores sean de nacionalidad peruana.

El congresista **Edgar Ochoa Pezo**, comentó que las rutas en el mar se concesionan, se define la ruta por donde se puede transitar, y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones tendrá que regular esta situación, se debe saber por cuanto tiempo será la concesión, comparte la necesidad de usar esta ruta.

El congresista **Justiniano Apaza Ordoñez**, indicó que se debe tener precisión sobre lo que es un transporte terrestre y un transporte marítimo, pero hay que tener en cuenta si tenemos la capacidad de operar este tipo de transporte y en qué forma se va a motivar la Marina Mercante Nacional.

La congresista **Luciana León Romero**, dijo que los operadores siempre van a ser nacionales, no existe la posibilidad que sean extranjeros, lo que generara empleo y reactivación de la economía y además de promover la construcción de naves nacionales.

El congresista **Guillermo Martorell Sobero**, refirió que los operadores serán peruanos que van a tener concesión de ruta y que el cabotaje no es solamente entre Tacna o Lima, sino por distintos puntos, siendo una situación de oferta y demanda de llevar su mercadería por carretera o marítimo.

El congresista **Roy Ventura Ángel**, manifestó que se necesita un marco legal para promover la construcción de naves para la Marina Mercante.

El congresista **Carlos Tubino Arias Schreiber**, propuso que como cuestión previa que se vote por un plazo de 3 años prorrogable a 1 año, porque se promoverá traer buques del exterior y no se incentivará la industria nacional ni la Marina Mercante.

El **señor Presidente** puso en votación la cuestión previa para rebajar de 7 a 3 años, la cual fue aprobada.

El **señor Presidente** señaló que se procederá a votar el dictamen del proyecto de ley **711/2016-CR**, votando a favor los congresistas Bocangel Weydert, Narváez Soto, Mamani Colquehuanca, Lapa Inga, León Romero, Martorell Sobero, Monterola Abregú, Ochoa Pezo, Schaefer Cuculiza, Ventura Ángel, Alcalá Mateo y Palomino Ortiz, no hubo votos en contra ni abstenciones, siendo aprobado por unanimidad con cargo a redacción.

Continuando con el orden del día y como tercer punto el congresista Clayton Galván Vento sustentó el **proyecto de ley 562/2016-CR**.

El congresista **Clayton Galván Vento**, manifestó que el proyecto de ley 562/2016-CR, propone declarar de necesidad pública y preferente interés nacional el mejoramiento de la carretera Ninacaca-Huachón, en el departamento de Pasco, indicó que el 8 de noviembre de 2016 presentó el indicado proyecto, el cual tiene un carácter declarativo y que el Congreso realice un pronunciamiento sobre las políticas públicas que se circunscribe al ámbito nacional, regional y local, siendo la población beneficiada de alrededor de 7,448 habitantes correspondientes a los caseríos, centros poblados y zonas ganaderas y agrícolas de los distritos de Ninacaca y Huachón, se busca mejorar la carretera del nivel superficial en toda su longitud de 47 kilómetros, con la ampliación de badenes, entre otros, ayudando a que haga una integración de la provincia de Pasco con Oxapampa.

El congresista **Roy Ventura Ángel**, comentó que esta carretera va a desarrollar el comercio, agricultura y turismo, y con el apoyo del Presidente de la Comisión se ha conseguido recursos asignados en el Presupuesto del 2017 y que se ha transferido al Gobierno Regional de Pasco 12 millones de soles y se cuenta con código SNIP, solicitando que se agregue al indicado proyecto de ley la declaración que incluya de la carretera Huachón-Huancabamba.

El **señor Presidente** señaló que se procederá a votar el dictamen del proyecto de ley **562/2016-CR**, votando a favor los congresistas Bocangel Weydert, Narváez Soto, Lapa Inga, León Romero, Martorell Sobero, Schaefer Cuculiza, Ventura Ángel, Galván Vento, Palomino Ortiz y Tubino Arias Schreiber, no hubo votos en contra ni abstenciones, siendo aprobado por unanimidad con cargo a redacción.

El **señor Presidente**, solicitó la dispensa de la aprobación del acta para tramitar los acuerdos adoptados en la presente sesión, aprobándose la dispensa por unanimidad.

Continuando con el orden del día y como cuarto punto el congresista Carlos Tubino Arias Schreiber sustentó el **proyecto de ley 75/2016-CR** con texto sustitutorio que prioriza su conectividad multimodal a diferencia del proyecto inicial que solo priorizaba la conectividad terrestre y que ha sido aprobado por la Comisión de Pueblos Andinos, Amazónicos y Afro-Peruanos, Ambiente y Ecología.

El congresista **Carlos Tubino Arias Schreiber**, indicó que el proyecto de ley 75/2016-CR, por el que se propone declarar de necesidad pública y de preferente interés nacional el desarrollo sostenible de la provincia de Purús, departamento de Ucayali, prioriza su conectividad multimodal, señaló que esta iniciativa se ha debatido en la Comisión de Pueblos Andinos y se ha cedido lo que era preocupación de los grupos ambientalistas, como es la protección de todo lo relacionado a los parques nacionales, priorizando la conectividad multimodal, precisamente para proteger a estas áreas protegidas y los derechos de los pueblos indígenas en especial los que se encuentran en situación de aislamiento y dicha conectividad multimodal debe de hacerse a través del Brasil, no habiendo ninguna posibilidad de hacerse una carretera por dicho territorio protegido.

El congresista **Zacarias Lapa Inga**, señaló que se agregue el término de priorización de la conectividad multimodal con exclusión de la terrestre y el irrestricto respeto de la áreas naturales protegidas, y los

derechos de los pueblos indígenas, en especial los que se encuentran en aislamiento voluntario, en razón que estas áreas naturales y grupos se encuentran protegidas por la Constitución Política del Estado y además sus terrenos son imprescriptibles, lo cual se estaría vulnerando con este proyecto de ley.

El congresista **Carlos Tubino Arias Schreiber**, manifestó que los que promueven este cuestionamiento no conocen la geografía, por cuanto Purús está vinculado con Brasil y precisamente se están protegiendo estas áreas naturales protegidas y los grupos nativos para que nadie entre por territorio peruano, la única forma es hacer una conexión multimodal es por Brasil, lo cual está claro y es excluyente de cualquier otro pensamiento.

El **señor Presidente** señaló que se procederá a votar el dictamen del proyecto de ley **75/2016-CR**, votando a favor los congresistas Bocangel Weydert, León Romero, Martorell Sobero, Salaverry Villa, Schaefer Cuculiza, Palomino Ortiz y Tubino Arias Schreiber, con el voto en contra del congresista Lapa Inga, siendo aprobado por mayoría.

Continuando con el orden del día y como quinto punto el congresista Dalmiro Palomino Ortiz sustentó el **proyecto de ley 489/2016-CR**.

El congresista **Dalmiro Palomino Ortiz**, indicó que el proyecto de ley 489/2016-CR, propone declarar de interés nacional y necesidad pública el asfaltado de la carretera Ap-107 Huancabamba-Lucre-Tintay-Pampatama Ap-108 Santa Rosa-Supaya-Sojo-Tapairihua-Yanaca-Ayahuay-Pachaconas-Sabaino-Antabamba Ap-110 Chilpaca-Huichua-Chuquibambilla-Ayhrihuanca-San Antonio-Mamara-Oropesa, en el departamento de Apurímac, indicó que el 27 de octubre de 2016 presentó un proyecto de ley para integrar las provincias de Apurímac, como Aymaraes, Antabamba y Andahuaylas, conectando al aeropuerto que se encuentra en esta última provincia.

El **señor Presidente** señaló que se procederá a votar el dictamen del proyecto de ley **489/2016-CR**, votando a favor los congresistas Bocangel Weydert, Mamani Colquehuanca, Lapa Inga, Martorell Sobero, Schaefer Cuculiza, Palomino Ortiz, Tubino Arias Schreiber y Ushuñahua Huasanga, no hubo votos en contra ni abstenciones, siendo aprobado por unanimidad.

El **señor Presidente**, solicitó la dispensa de la aprobación del acta para tramitar los acuerdos adoptados en la presente sesión, aprobándose la dispensa por unanimidad.

Se levantó la sesión a las once horas cuatro minutos.

Se deja constancia que se considera parte integrante de la presente acta, la transcripción de la sesión.

Guillermo Bocangel Weydert
Presidente

Moisés Mamani Colquehuanca
Secretario