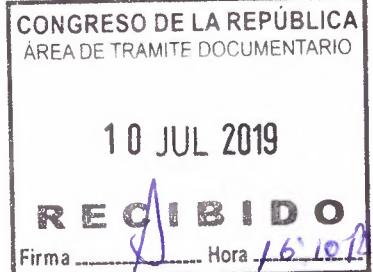


COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
DICTAMEN 2018-2019



Señor Presidente:

Ha sido remitido para estudio y dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y los artículos 74 y 75 del Reglamento del Congreso de la República, el **Proyecto de Ley 4226/2018-CR**, presentado por el congresista **Clayton Flavio Galván Vento**, que propone la "**Ley que Declara en Emergencia la Carretera Central durante la ejecución de las obras de la Línea 2 del Tren Eléctrico de Lima y Callao**".

En la **Vigésima Cuarta Sesión Ordinaria** de la Comisión de Transportes y Comunicaciones celebrada el 2 de julio del 2019, expuesto y debatido el dictamen fue aprobado por **UNANIMIDAD** de los señores congresistas presentes, con los votos a favor de los señores congresistas: con el voto a favor de los señores congresistas: **Narváez Soto, Ricardo** (APP); **Del Águila Herrera, Edmundo** (AP); **Castro Bravo, Jorge** (NA); **Mamani Choquehuanca, Moisés** (FP); **Martorell Sobero, Guillermo** (FP); **Flores Vilchez, Clemente** (PPK); **Figueroa Minaya, Modesto** (FP) [en reemplazo del congresista titular *Aguilar Montenegro, Wilmer* (FP)]; **Trujillo Zegarra, Gilmer** (FP) [en reemplazo del congresista titular *Elías Ávalos, Miguel* (FP)] y **Monterola Abregu, Wuilian** (FP).

Con las licencias de los señores congresistas: **Elías Avalos, Miguel** (FP); **Aguilar Montenegro, Wilmer** (FP); **Aramayo Gaona, Alejandra** (FP); **Schaefer Cuculiza, Karla** (FP); **Ventura Ángel, Roy** (FP); **Tucto Castillo, Rogelio** (FA); **Guía Pianto, Moisés** (PPK) y **León Romero, Luciana** (CPA).

I. SITUACIÓN PROCESAL

I.1 Antecedentes

El **Proyecto de Ley 4226/2018-CR**, ingresó a trámite documentario el 16 de abril del 2019 y, a esta Comisión, el 25 de abril del mismo año, de conformidad con el Decreto de Oficialía Mayor se nos designa como única Comisión Dictaminadora.

I.2 Opiniones solicitadas

Se solicitó las siguientes opiniones técnicas:

➤ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Mediante Oficio N° 1262-2018-2019/CTC-CR, de fecha de 30 de abril del 2019, recibido el 06 de mayo del mismo año, se solicitó opinión técnica a la señora **María**

Jara Risco, en su condición de **Ministra de Transportes y Comunicaciones**, no habiéndose recibido opinión.

➤ **Ministerio de Economía y Finanzas**

Mediante Oficio N° 1263-2018-2019/CTC-CR, de fecha de 30 de abril del 2019, recibido el 02 de mayo del mismo año, se solicitó opinión técnica al señor **Carlos Oliva Neyra**, en su condición de **Ministro de Economía y Finanzas**, no habiéndose recibido opinión.

➤ **Contraloría General de la República**


Mediante Oficio N° 1264-2018-2019/CTC-CR, de fecha de 30 de abril del 2019, recibido el 06 de mayo del mismo año, se solicitó opinión técnica al señor **Nelson Shack Yalta**, en su condición de **Contralor General de la República**, no habiéndose recibido opinión.

I.3 Opiniones recibidas

A la fecha no se ha recibido opinión alguna.

II. CONTENIDO DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

El proyecto de ley bajo análisis consta de cuatro artículos, en el primero se declara de interés nacional y necesidad pública la emergencia de la Carretera Central en el tramo que comprende a la provincia de Lima, durante el periodo de ejecución de las obras de la Línea 2 del Tren Eléctrico de Lima y Callao, con la finalidad de establecer actividades durante la ejecución de las obras principales, para la disminución del impacto negativo en la transitabilidad vehicular y peatonal, ocasionando la pérdida innecesaria de horas hombre las mismas que se reflejan en el decaimiento de la economía nacional.



Este artículo está debidamente fundamentada en cuanto a su ubicación geográfica, su población, la descripción de la ruta, la condición actual de la vía y el impacto positivo que generaría declarar en emergencia la Carretera Central durante la ejecución de las mencionadas obras para facilitar y mejorar la transitabilidad de una de las principales vías empleada por los transportistas de carga pesada para el abastecimiento de alimentos perecibles que requiere la capital de la República, así como para el tránsito interprovincial de los señores usuarios hacia el Centro y Selva del País.

Así mismo en la exposición de motivos sustentan que la Carretera Central es empleada además por miles de vehículos livianos y de transporte urbano que transitan para conectar la ciudad de Lima con los distritos de Ate, Santa Anita, Chaclacayo y Lurigancho Chosica, La Molina, Cieneguilla, etc., población que supera ampliamente los 2'500,000 habitantes, que requieren de la movilidad para sus labores cotidianas, haciendo uso de la Carretera Central como vía de circulación, siendo esta una calzada de una sola calzada con dos carriles y que debido al tráfico

actual que tiene esta carretera ocasiona una congestión vehicular para el malestar de las personas, por lo que con el inicio de los trabajos correspondientes a la Etapa 1b Sector 3 del Proyecto de la Línea 2 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao estas dificultades para el transporte se incrementarían de forma exponencial.

En efecto el Plan de Desvíos, aprobado por la Municipalidad Metropolitana de Lima Resolución de Subgerencia N° 5091-2018-MML/GTU-SIT, mediante el cual se autoriza a la concesionaria "Metro de Lima Línea 2" a realizar la interferencia progresiva de la Carretera Central en el tramo comprendido entre la Av. Separadora Industrial y la Plaza de Armas de Ate, habilitando diversas vías, principalmente locales para el tránsito vehicular, por lo que estas vías alternas que se vienen usando no han sido planificadas ni habilitadas para soportar un alto volumen de tránsito de carga pesada que recibe y esto se puede observar en el grave deterioro de las mismas aunado al reducido radio de giro que tienen las avenidas dificultan las maniobras que tienen que realizar los vehículos de carga pesada ocasionando mayor congestionamiento.

Sin embargo, debemos señalar que los demás artículos no tienen el debido sustento en la exposición de motivos, así el artículo segundo propone una descripción de las actividades a ejecutar, que no corresponde a una norma declarativa, el artículo tercero constituye un mandato al ministerio de economía y finanzas para las medidas aplicables al régimen excepcional por la declaratoria de emergencia. Finalmente, en el artículo cuatro establece el control concurrente de la Contraloría General de la República.

No podemos dejar de mencionar que la propuesta legislativa establece cuatro disposiciones complementarias finales y una disposición complementaria transitoria.

III. MARCO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República
- Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- Ley 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales
- Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.
- Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

IV. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

IV.1 Relación con el Acuerdo Nacional

La Comisión, de la revisión realizada de la presente iniciativa legislativa, determinó que guarda concordancia con lo estipulado por el Acuerdo Nacional, en:

- a) Décima Política de Estado referida a la **Reducción de la Pobreza**, por la cual el Estado

se compromete a dar prioridad efectiva contra la pobreza y a la reducción de la desigualdad social mediante la promoción del desarrollo empresarial local y el empleo; asimismo, se compromete a promover la ejecución de proyectos de infraestructura logística y productiva para el desarrollo local y regional. Ergo, es fundamental para combatir la pobreza la integración del territorio nacional a través de carreteras.

- b) **Vigésimo Primera** Política de Estado que propone mejorar la **Competitividad** del país elaborando un plan nacional de infraestructura identificando ejes nacionales de integración y crecimiento para desarrollar una red energética, vial, portuaria, aeroportuaria y de telecomunicaciones, que permita fluidez en los negocios y en la toma de decisiones.
- c) **Trigésima Segunda** Política de Estado que referida a la **Gestión del Riesgo de Desastres**, por la cual el Estado se compromete a promover una política de gestión del riesgo de desastres, con la finalidad de proteger la vida, la salud y la integridad de las personas; así como el patrimonio público y privado, promoviendo y velando por la ubicación de la población y sus equipamiento en las zonas de mayor seguridad, reduciendo las vulnerabilidades con equidad e inclusión, bajo un enfoque de procesos que comprenda: la estimación y reducción del riesgo, la respuesta ante emergencias y desastres y la reconstrucción.

IV.2 Análisis sobre el fondo de la propuesta legislativa

a) Sobre toda la propuesta legislativa

La Comisión debe de señalar que, si bien la norma se inicia con un artículo proponiendo una norma declarativa, los otros artículos carecerían de objeto ya que desvirtúan la propuesta al ser mandatorios, requieren financiamiento vulnerando el principio de la no iniciativa de gasto por el parlamento, además establecen autorizaciones especiales que no son propias de una norma declarativa, máxime si no hemos recibido pronunciamiento de los organismo a los que se pretende comprometer como son el ministerio de Economía y Finanzas, ministerio de Vivienda y Construcción, ministerio de Transportes y Comunicaciones e incluso a la Contraloría General de la República.

En tal sentido la Comisión opta por solo pronunciarse y realizar el sustento y análisis del artículo declarativo.

b) Fundamentos de una Declaración de interés nacional y necesidad pública

La Comisión establece que declarar de interés nacional y necesidad pública la emergencia de la Carretera Central durante el periodo de ejecución de las obras de la Línea 2 del Tren Eléctrico de Lima y Callao, obedece a la necesidad de brindar un status especial o de fijar reglas de excepción (efectos jurídicos distintos a los ordinarios), que permitan sustentar actuaciones, principalmente del Estado, de carácter extraordinario. Ergo por lo tanto la exhortación que realiza el Congreso de la

República a través de este tipo de normas, busca poner en la mesa de debate y propiciar una ventana de oportunidad para la obra que se requiere.

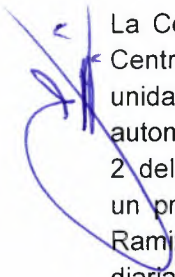
En tal sentido, las medidas excepcionales o extraordinarias que pudieran establecerse a través de las declaratorias de interés nacional deben justificarse y estar acordes con el principio de razonabilidad y con el mandato constitucional, Por tanto, el Congreso de la República tiene la facultad de declarar de interés nacional un evento o intervención siempre y cuando los efectos jurídicos de dicha declaración, prevean lo siguiente:

- 1) **Sean razonables y proporcionales con la misma, es decir, no afecten derechos superiores como los constitucionales;** en este caso existiendo ya la Carretera Central no requerirá de expropiaciones o que debido a la ejecución de las obras atenten contra zonas arqueológicas o se afecte áreas naturales.
- 2) **Estén de acuerdo con la naturaleza que los motiva,** es decir, la declaratoria sea relevante para el desarrollo nacional o regional, por su carácter dinamizador de la economía, como hemos señalado este tramo carretero permitirá integrar toda esta zona.

En ese sentido, conforme a lo antes indicado, la declaración de interés nacional y necesidad pública se encuentra dirigida a promover el desarrollo y mejor integración de los distritos de Lima Este y de las regiones del Centro del País, impulsando de manera importante su desarrollo social y económico; lo cual resulta de relevancia para el desarrollo nacional, regional y local por lo que no supondría la afectación de derechos.

c) Razonabilidad de la propuesta legislativa

La Comisión para analizar la razonabilidad es decir la consistencia argumental técnico jurídico e incluso económico de la propuesta, al respecto empezaremos señalando los antecedentes del tramo de la Carretera Central.

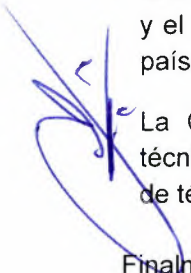


La Comisión resalta que, uno de los principales problemas que tiene la Carretera Central es la dificultad de transitabilidad debido a su uso por parte de toda clase de unidades vehiculares ya sea de carga pesada, buses interprovinciales así como de automóviles particulares aunado a las labores por la ejecución del Proyecto de la Línea 2 del Tren Eléctrico de Lima y Callao (correspondiente a la Etapa 1b Sector 3), origina un preocupante malestar para los usuarios, teniendo en cuenta que la Autopista Ramiro Prialé aún no se encuentra concluida, originándose una congestión vehicular diaria, por lo que implementar rutas alternas para el tránsito de vehículos, en cuanto contribuirá directamente a la agilización y rápida comunicación con los distritos de Lima Este así como a los alrededores la zona de influencia.

Asimismo, tiene un análisis de beneficio directo a la población, ya que es un Proyecto de Ley de naturaleza declarativa, siendo su objetivo principal otorgar el marco jurídico para optimizar el desarrollo y la interconectividad de las regiones del centro del país

así como de los distritos de Lima Este, siendo que el Estado viene desarrollando acciones que coadyuven a facilitar y agilizar el transporte en esta importante vía mientras se realizan las labores de ejecución del proyecto de la Línea 2 del Tren Eléctrico de Lima y Callao, por lo que su atención por parte del Estado es de prioridad para mejorar la calidad de vida de las poblaciones aledañas y que permitirá agilizar el círculo virtuoso de la economía que reflejara en el bienestar general.

La Comisión considera que la implementación del proyecto referido en la iniciativa legislativa facilita el mejor desplazamiento de la población hacia otros destinos, permitiendo que el traslado de los productos sea más rápido, dinamizando el mercado de comercialización para el sector agrícola, mejorando la accesibilidad a los servicios médicos especializados, servicios de educación de calidad, permite además el desplazamiento de los turistas nacionales y extranjeros a los atractivos turísticos localizados en áreas de la Sierra y Selva Central, generando de esta manera oportunidades de inversión privada. Con el desarrollo de los medios de comunicación la brecha de desigualdad entre territorios disminuirá, e impulsará el sector productivo y el empleo que se reflejará en mejoras económicas de carácter positivo en todo el país.



La Comisión, por las consideraciones expuestas considera que el proyecto es técnicamente viable como norma declarativa de un solo artículo siguiendo el manual de técnica legislativa.

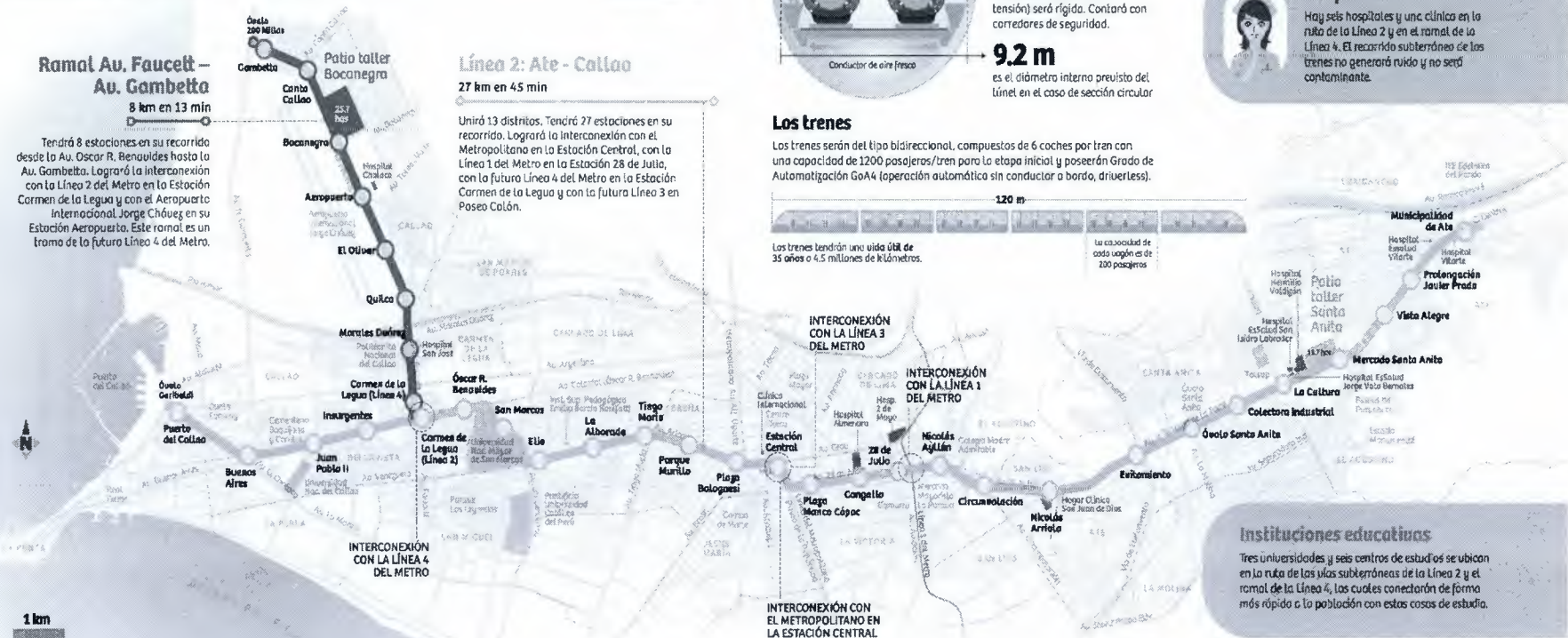
Finalmente presentamos unas infografías que detallan las ruta del Metro de Lima II.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 4226/2018-CR, CON TEXTO SUSTITUTORIO "LEY QUE DECLARA EN EMERGENCIA LA CARRETERA CENTRAL DURANTE EL PERIODO DE EJECUCION DE LAS OBRAS DE LA LINEA 2 DEL TREN ELECTRICO DE LIMA Y CALLAO".

Metro de Lima y Callao

Línea 2 y Ramal Av. Faucett-Av. Gambetta

El recorrido será subterráneo en túnel bidireccional y funcionará con tecnología de avanzada. Tendrá 35 estaciones en total.

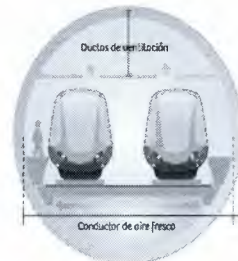


Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta
8 km en 13 min

Tendrá 8 estaciones en su recorrido desde la Av. Oscar R. Benavides hasta la Av. Gambetta. Logrará la interconexión con la Línea 2 del Metro en la Estación Carmen de la Legua y con el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en su Estación Aeropuerto. Este ramal es un tramo de la futura Línea 4 del Metro.

Línea 2: Ate - Callao
27 km en 45 min

Unirá 13 distritos. Tendrá 27 estaciones en su recorrido. Logrará la interconexión con el Metropolitana en la Estación Central, con la Línea 1 del Metro en la Estación 28 de Julio, con la futura Línea 4 del Metro en la Estación Carmen de la Legua y con la futura Línea 3 en Paseo Colón.



Infraestructura del túnel

Los usos de los túneles se reutilizarán en un sistema que prevé el uso de rieles, durmientes y fijaciones, dispuestos sobre una placa de concreto reforzado, fijada a la infraestructura. La catenaria (tendido de alta tensión) será rígida. Contará con corredores de seguridad.

9.2 m
es el diámetro interno previsto del túnel en el caso de sección circular

Los trenes

Los trenes serán del tipo bidireccional, compuestos de 6 coches por tren con una capacidad de 1200 pasajeros/tren para la etapa inicial y poseerán Grado de Automatización GoA4 (operación automática sin conductor a bordo, driverless).



Los trenes tendrán una vida útil de 35 años o 4.5 millones de kilómetros.



Hospitales

Hay seis hospitales y una clínica en la ruta de la Línea 2 y en el ramal de la Línea 4. El recorrido subterráneo de los trenes no generará ruido y no será contaminante.

Instituciones educativas

Tres universidades y seis centros de estudios se ubican en la ruta de los túneles subterráneos de la Línea 2 y el ramal de la Línea 4, los cuales conectarán de forma más rápida a la población con estos centros de estudio.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 4226/2018-CR, CON TEXTO SUSTITUTORIO "LEY QUE DECLARA EN EMERGENCIA LA CARRETERA CENTRAL DURANTE EL PERIODO DE EJECUCION DE LAS OBRAS DE LA LINEA 2 DEL TREN ELECTRICO DE LIMA Y CALLAO".

Situación de entrega de áreas de concesión



Total de áreas por etapas que el MTC debe entregar al concesionario

	ETAPA 1A tiene 12 áreas	ETAPA 1B tiene 21 áreas	ETAPA 2 L2 tiene 24 áreas	ETAPA 2 L4 tiene 16 áreas
Áreas que el MTC debió entregar al concesionario el 12 de agosto del 2016.	XXXXXX	XXXXXXXXXX XXXXXXXXXX XXXXXXXXXX XXXX	XXXXXXXXXX X	X
X No se ha cumplido con la entrega	Debió entregar 12 áreas	Debió entregar 21 áreas	Debió entregar 7 áreas	Debió entregar 1 área
	500 días	280 días	275 días	588 días



Fecha de entrega de toda la obra según el MTC
2021

Fecha de entrega calculada por contraloría
2026

Días de atraso por la no entrega de áreas

Cuadros: MTC

Por lo tanto, la Comisión considera viable la propuesta y que está debidamente fundamentada la iniciativa legislativa que deberá ser plasmada en un texto de artículo único.

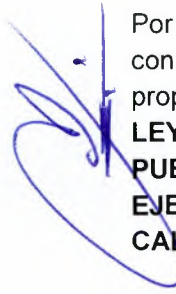
V. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

El análisis costo beneficio sirve como método de análisis para conocer en términos cuantitativos los impactos y efectos que tiene una propuesta normativa sobre diversas variables que afectan a los actores, la sociedad y el bienestar general, de tal forma que permite cuantificar los costos y beneficios.

En cuanto al costo, no irroga gasto al erario nacional, porque como sabemos siendo una norma declarativa, no constituye más que una exhortación al Estado Peruano para priorizar en sus planes el diseño, implementación y ejecución de programas que mitiguen la grave congestión vehicular producida por las obras de la Línea 2 del Tren Eléctrico de Lima y Callao, beneficiando a la población de los distritos de Lima Este.

En cuanto a los beneficios de la presente iniciativa la Comisión considera que beneficiarían a los habitantes de los distritos de Lima Este, e indirectamente a todos los usuarios de las vías de transporte, la presente norma permitirá integrar y mejorar la seguridad en el transporte de pasajeros, generando y habilitando vías que doten de fluidez al Plan de Desvíos, disminuyendo las horas hombre que se pierden en el tráfico, repercutiendo así en la economía del país.

VI. CONCLUSIÓN



Por lo expuesto, la Comisión de Transportes y Comunicaciones recomienda, de conformidad con lo establecido en el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, propone la **APROBACIÓN con Texto Sustitutorio** del dictamen recaído en el PROYECTO DE LEY 4226/2018-CR, "LEY QUE DECLARA DE INTERES NACIONAL Y NECESIDAD PUBLICA LA EMERGENCIA DE LA CARRETERA CENTRAL DURANTE EL PERIODO DE EJECUCION DE LAS OBRAS DE LA LINEA 2 DEL TREN ELECTRICO DE LIMA Y CALLAO".

El Congreso de la República.

Ha dado la Ley siguiente:

TEXTO SUSTITUTORIO


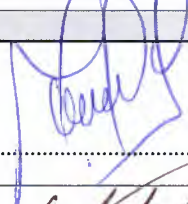

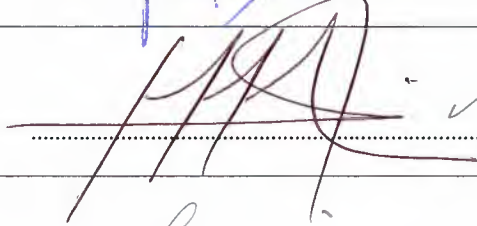




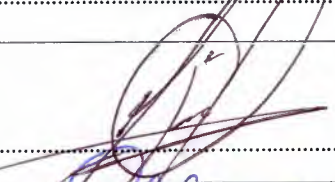

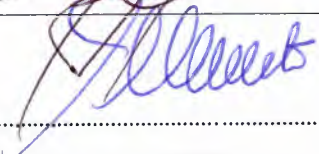
LEY QUE DECLARA DE INTERES NACIONAL Y NECESIDAD PUBLICA LA EMERGENCIA DE LA CARRETERA CENTRAL DURANTE EL PERIODO DE EJECUCION DE LAS OBRAS DE LA LINEA 2 DEL TREN ELECTRICO DE LIMA Y CALLAO

Artículo Único. Declaratoria de Interés Nacional

Declárese de interés nacional y necesidad pública la emergencia de la Carretera Central en el tramo que comprende a la provincia de Lima, durante el periodo de ejecución de las obras de la Línea 2 del Tren Eléctrico de Lima y Callao, con la finalidad de procurar disminuir el impacto negativo en la transitabilidad vehicular y peatonal.

**Dese cuenta
Sala de sesiones**

Lima, julio de 2019



MESA DIRECTIVA	
	1. MONTEROLA ABREGU, WUILIAN ALFONSO PRESIDENTE Fuerza Popular 
	2. NARVAEZ SOTO, ELOY RICARDO VICEPRESIDENTE Alianza Para el Progreso 
	3. ELÍAS ÁVALOS, MIGUEL ÁNGEL Fuerza Popular <i>Licencia</i>
MIEMBROS TITULARES	
	4. AGUILAR MONTENEGRO, WILMER Fuerza Popular <i>Licencia</i>
	5. ARAMAYO GAONA, ALEJANDRA Fuerza Popular <i>Licencia</i>
	6. MAMANI COLQUEHUANCA, MOISÉS Fuerza Popular 
	7. MARTORELL SOBERO, GUILLERMO HERNÁN Fuerza Popular 

	8. SCHAEFER CUCULIZA, KARLA MELISSA Fuerza Popular	<i>Licencia</i>
	9. VENTURA ANGEL, ROY ERNESTO Fuerza Popular	<i>Licencia</i>
	10. FLORES VÍLCHEZ, CLEMENTE Peruanos por el Kambio	<i>Licencia</i> ✓
	11. GUÍA PIANTO, MOISÉS BARTOLOMÉ Peruanos por el Kambio	<i>Licencia</i>
	12. TUCTO CASTILLO, ROGELIO ROBERT Frente Amplio	<i>Licencia</i>
	13. LEÓN ROMERO, LUCIANA MILAGROS Célula Parlamentaria Aprista	<i>Licencia</i>
	14. DEL ÁGUILA HERRERA, EDMUNDO Acción Popular	<i>Licencia</i> ✓
	15. CASTRO BRAVO, JORGE ANDRÉS No Agrupados	<i>Licencia</i> ✓
MIEMBROS ACCESITARIOS		
	16. ALBRECHT RODRÍGUEZ, VÍCTOR AUGUSTO Fuerza Popular	
	17. ALCALÁ MATEO, PERCY ELOY Fuerza Popular	
	18. ALCORTA SUERO, MARÍA LOURDES PÍA LUISA Fuerza Popular	

	19. BARTRA BARRIGA, ROSA MARÍA Fuerza Popular	.....
	20. BETETA RUBÍN, KARINA JULIZA Fuerza Popular	.....
	21. CAMPOS RAMÍREZ, CÉSAR MILTON Fuerza Popular	.....
	22. CUADROS CANDIA, NELLY LADY Fuerza Popular	.....
	23. DEL ÁGUILA CÁRDENAS, JUAN CARLOS Fuerza Popular	.....
	24. DIPAS HUAMÁN, JOAQUÍN Fuerza Popular	.....
	25. DOMÍNGUEZ HERRERA, CARLOS ALBERTO Fuerza Popular	.....
	26. FIGUEROA MINAYA, MODESTO Fuerza Popular	.....
	27. GALARRETA VELARDE, LUIS FERNANDO Fuerza Popular	.....
	28. LIZANA SANTOS, MÁRTIRES Fuerza Popular	.....
	29. LÓPEZ VILELA, LUIS HUMBERTO Fuerza Popular	.....

	30. MANTILLA MEDINA, MARIO FIDEL Fuerza Popular	.....
	31. MELGAR VALDEZ, ELARD GALO Fuerza Popular	.....
	32. MELGAREJO PAUCAR, MARÍA CRISTINA Fuerza Popular	.....
	33. PALOMINO ORTIZ, DALMIRO FELICIANO Fuerza Popular	.....
	34. PARIONA GALINDO, FEDERICO Fuerza Popular	.....
	35. SEGURA IZQUIERDO, CÉSAR ANTONIO Fuerza Popular	.....
	36. TAPIA BERNAL, SEGUNDO Fuerza Popular	.....
	37. TRUJILLO ZEGARRA, GILMER Fuerza Popular	.....
	38. TUBINO ARIAS CHREIBER, CARLOS Fuerza Popular	.....
	39. VERGARA PINTO, EDWIN Fuerza Popular	.....
	40. ARÁOZ FERNÁNDEZ MERCEDES ROSALBA Peruanos Por el Kambio	.....

(Handwritten signature in blue ink with an arrow pointing to the signature line of row 37)

	<p>41. APAZA ORDÓÑEZ, JUSTINIANO RÓMULO Frente Amplio</p> <p>.....</p>
	<p>42. LAPA INGA ZACARÍAS, REYMUNDO Frente Amplio</p> <p>.....</p>
	<p>43. RODRÍGUEZ ZAVALETA, ELÍAS NICOLÁS Célula Parlamentaria Aprista</p> <p>.....</p>
	<p>44. HUILCA FLORES, INDIRA Nuevo Perú</p> <p>.....</p>
	<p>45. GARCÍA BELAÚNDE, VÍCTOR ANDRÉS Acción Popular</p> <p>.....</p>
	<p>46. VILLANUEVA MERCADO, ARMANDO Acción Popular</p> <p>.....</p>




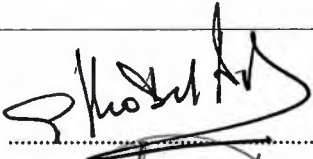

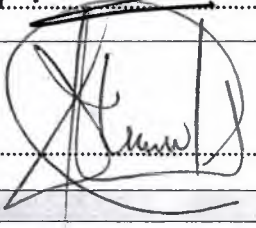







Asistencia de la Vigésima Cuarta Sesión Ordinaria

Lima, martes 2 de julio de 2019, 09:00 horas – Sala “Francisco Bolognesi”

MESA DIRECTIVA	
	1. MONTEROLA ABREGU, WULIAN ALFONSO PRESIDENTE Fuerza Popular 
	2. NARVAEZ SOTO, ELOY RICARDO VICEPRESIDENTE Alianza Para el Progreso 
	3. ELÍAS ÁVALOS, MIGUEL ÁNGEL Fuerza Popular LICENCIA
MIEMBROS TITULARES	
	4. AGUILAR MONTENEGRO, WILMER Fuerza Popular LICENCIA
	5. ARAMAYO GAONA, ALEJANDRA Fuerza Popular LICENCIA
	6. MAMANI COLQUEHUANCA, MOISÉS Fuerza Popular 
	7. MARTORELL SOBERO, GUILLERMO HERNÁN Fuerza Popular 
	8. SCHAEFER CUCULIZA, KARLA MELISSA Fuerza Popular LICENCIA
	9. VENTURA ANGEL, ROY ERNESTO Fuerza Popular LICENCIA
	10. FLORES VÍLCHEZ, CLEMENTE Peruanos por el Cambio 
	11. GUÍA PIANTO, MOISÉS BARTOLOMÉ Peruanos por el Cambio LICENCIA

Asistencia de la Vigésima Cuarta Sesión Ordinaria

Lima, martes 2 de julio de 2019, 09:00 horas – Sala “Francisco Bolognesi”

	12. TUCTO CASTILLO, ROGELIO ROBERT Frente Amplio	LICENCIA
	13. LEÓN ROMERO, LUCIANA MILAGROS Célula Parlamentaria Aprista	LICENCIA
	14. DEL ÁGUILA HERRERA, EDMUNDO Acción Popular	
	15. CASTRO BRAVO, JORGE ANDRÉS No Agrupados	
MIEMBROS ACCESITARIOS		
	16. ALBRECHT RODRÍGUEZ, VÍCTOR AUGUSTO Fuerza Popular	
	17. ALCALÁ MATEO, PERCY ELOY Fuerza Popular	
	18. ALCORTA SUERO, MARÍA LOURDES PÍA LUISA Fuerza Popular	
	19. BARTRA BARRIGA, ROSA MARÍA Fuerza Popular	
	20. BETETA RUBÍN, KARINA JULIZA Fuerza Popular	
	21. CAMPOS RAMÍREZ, CÉSAR MILTON Fuerza Popular	
	22. CUADROS CANDIA, NELLY LADY Fuerza Popular	

Asistencia de la Vigésima Cuarta Sesión Ordinaria

Lima, martes 2 de julio de 2019, 09:00 horas – Sala “Francisco Bolognesi”

	23. DEL ÁGUILA CÁRDENAS, JUAN CARLOS Fuerza Popular
	24. DIPAS HUAMÁN, JOAQUÍN Fuerza Popular
	25. DOMÍNGUEZ HERRERA, CARLOS ALBERTO Fuerza Popular
	26. FIGUEROA MINAYA, MODESTO Fuerza Popular
	27. GALARRETA VELARDE, LUIS FERNANDO Fuerza Popular
	28. LIZANA SANTOS, MÁRTIRES Fuerza Popular
	29. LÓPEZ VILELA, LUIS HUMBERTO Fuerza Popular
	30. MANTILLA MEDINA, MARIO FIDEL Fuerza Popular
	31. MELGAR VALDEZ, ELARD GALO Fuerza Popular
	32. MELGAREJO PAUCAR, MARÍA CRISTINA Fuerza Popular
	33. PALOMINO ORTIZ, DALMIRO FELICIANO Fuerza Popular

[Handwritten signature]

17




Asistencia de la Vigésima Cuarta Sesión Ordinaria

Lima, martes 2 de julio de 2019, 09:00 horas – Sala “Francisco Bolognesi”

	34. PARIONA GALINDO, FEDERICO Fuerza Popular	.....
	35. SEGURA IZQUIERDO, CÉSAR ANTONIO Fuerza Popular	.....
	36. TAPIA BERNAL, SEGUNDO Fuerza Popular	.....
	37. TRUJILLO ZEGARRA, GILMER Fuerza Popular	.....
	38. TUBINO ARIAS CHREIBER, CARLOS Fuerza Popular	.....
	39. VERGARA PINTO, EDWIN Fuerza Popular	.....
	40. ARÁOZ FERNÁNDEZ MERCEDES ROSALBA Peruanos Por el Kambio	.....
	41. APAZA ORDÓÑEZ, JUSTINIANO RÓMULO Frente Amplio	.....
	42. LAPA INGA ZACARÍAS, REYMUNDO Frente Amplio	.....
	43. RODRÍGUEZ ZVALETA, ELÍAS NICOLÁS Célula Parlamentaria Aprista	.....
	44. HUILCA FLORES, INDIRA Nuevo Perú	.....

Asistencia de la Vigésima Cuarta Sesión Ordinaria

Lima, martes 2 de julio de 2019, 09:00 horas – Sala “Francisco Bolognesi”

	<p>45. GARCÍA BELAÚNDE, VÍCTOR ANDRÉS Acción Popular</p> <p>.....</p>
	<p>46. VILLANUEVA MERCADO, ARMANDO Acción Popular</p> <p>.....</p>
	<p>47. CASTRO GRÁNDEZ, MIGUEL Alianza Para el Progreso</p> <p>.....</p>

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Periodo Anual de Sesiones 2018-2019

Segunda Legislatura

ACTA DE LA VIGÉSIMA CUARTA SESIÓN ORDINARIA

2 de julio de 2019

ACUERDOS POR MAYORÍA:

1. Aprobar el dictamen recaído en los Proyectos de Ley 3985/2018-CR y 3986/2018-CR mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que establece lineamientos para la emisión de licencias de conducir de vehículos motorizados para el transporte terrestre y regula las escuelas de conductores, los centros médicos y centros de evaluación".
2. Aprobar el dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3572/2018-PE, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que establece medidas para promover la formalización y masificación de la base tributaria en el transporte público terrestre de carga e interprovincial de ámbito nacional de pasajeros"

ACUERDOS POR UNANIMIDAD:

1. Aprobar las actas de la Vigésima Segunda Sesión Ordinaria, de la Tercera Sesión Extraordinaria y de la Vigésima Tercera Sesión Ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones.
2. Aprobar el dictamen recaído en el Proyecto de Ley 4226/2018-CR, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que declara en emergencia la Carretera Central durante el período de ejecución de las obras de la Línea 2 del Tren Eléctrico de Lima y Callao".
3. Aprobar el dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2859/2017-CR, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "ley que autoriza normar incentivos y/o exoneraciones a inversiones para el uso racional de infraestructura vial y dispone franjas horarias para circulación de vehículos de transporte de mercancía y carga en vías urbanas".
4. Aprobar la dispensa del trámite de aprobación del Acta de la Vigésima Cuarta Sesión Ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones.

Siendo las nueve horas con veintiocho minutos del martes 2 de julio de 2019, en la sala "Francisco Bolognesi", Palacio Legislativo del Congreso de la República, actuando como **Presidente** de la Comisión de Transportes y Comunicaciones el señor congresista **Monterola Abregu, Wuilian** (FP) y no contando con el quórum reglamentario se dio inicio a una sesión informativa¹, contándose con la asistencia de los señores congresistas titulares: **Narváez Soto, Ricardo** (APP); **Del Águila Herrera, Edmundo** (AP); **Castro Bravo, Jorge** (NA); **Mamani Choquehuanca, Moisés** (FP); **Martorell Sobero, Guillermo** (FP) y **Flores Vilchez, Clemente** (PPK). Con la asistencia del señor congresista invitado **Galván Vento, Clayton** (C21).

Con las licencias de los señores congresistas: **Elías Avalos, Miguel** (FP); **Aguilar Montenegro, Wilmer** (FP); **Aramayo Gaona, Alejandra** (FP); **Schaefer Cuculiza, Karla** (FP); **Ventura Ángel, Roy** (FP); **Tucto Castillo, Rogelio** (FA); **Guía Pianto, Moisés** (PPK) y **León Romero, Luciana** (CPA).

¹ Se dio inicio a la Vigésima Cuarta Sesión Ordinaria de la Comisión, con el quórum reglamentario, a las 09:38 horas.

INFORMES Y PEDIDOS:

- El congresista **Narváez Soto, Ricardo** (APP), excusó su inasistencia a la Cuarta Sesión Extraordinaria convocada por la presidencia el viernes 28 de junio de 2019, por encontrarse en semana de representación.
- El congresista **Del Águila Herrera, Edmundo** (AP), informó que en la semana de representación había estado en Santa María de Huachipa, y conjuntamente con el alcalde de dicho distrito constató que de los tres puentes ubicados sobre el río Huaycoloro, uno está en pésimo estado y otro es provisional. El puente provisional se trata del que está ubicado en la vía "Ramiro Prialé". Al respecto, solicitó se convoque a los funcionarios del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para que informe esta situación.
- El congresista **Galván Vento, Clayton** (C21), solicitó que el Alcalde de la Municipalidad de Ate Vitarte pueda intervenir en la sesión de la fecha para informar la problemática de la carretera central.

En esta estación el señor **Presidente** saludó la presencia del señor **Edde Cuellar Alegría**, Alcalde de la Municipalidad de Ate Vitarte, y le concedió el uso de la palabra, quien manifestó que la problemática de la carretera central involucra a las municipalidades del cono oeste y solicitó se visualice un video que pondrá de manifiesto el problema expuesto.

*[En esta estación se incorpora a la sesión el señor accesorio **Trujillo Zegarra, Gilmer** (FP)].*

En esta estación el señor **Presidente** dio la bienvenida a los señores congresistas e informó que, contando con el quórum reglamentario, siendo las **nueve horas con treinta y ocho minutos**, se da inicio a la **Vigésima Cuarta Sesión Ordinaria** de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, continuando con la agenda de la sesión.

APROBACIÓN DE ACTAS:

El señor **Presidente** informó que se había remitido electrónicamente a los señores congresistas las actas que fueran dispensadas de su trámite de aprobación, para ejecutar acuerdos, y que se requería cumplir con la formalidad de aprobarlas: de la **Tercera Sesión Extraordinaria** (14.JUN.2019); de la **Vigésima Segunda Sesión Ordinaria** (21.MAY.2019) y de la **Vigésima Tercera Sesión Ordinaria** (18.JUN.2019) de la Comisión, sometiendo al voto, siendo aprobados por **UNANIMIDAD** con los votos de los señores congresistas presentes.

DESPACHO:

El señor **Presidente** informó que se había remitido a los despachos congresales, en forma electrónica, la agenda documentada incluyendo la relación sumillada de los documentos recibidos y remitidos por la Comisión. Así mismo, dio cuenta de los proyectos de ley que habían ingresado a la Comisión:

- **Proyecto de Ley 4441/2018-CR**, que propone que los medios de comunicación televisivos, radiales y de prensa escrita que contraten con el Estado en los mismos anuncios publicitarios materia de contrato, publiquen el costo de esa publicidad para el Estado, con la finalidad de favorecer la transparencia en la utilización de los recursos

públicos y la real dimensión de los gastos que realiza el Estado en materia de publicidad en medios privados para el conocimiento de todos los ciudadanos.

- **Proyecto de Ley 4446/2018-CR**, que propone declarar de necesidad pública e interés nacional el mejoramiento y asfaltado de la carretera Carhuaz – Capuillapampa – Cochabamba - Pariacoto, en la provincia de Carhuaz, departamento de Áncash.
- **Proyecto de Ley 4449/2018-CR**, que propone declarar de necesidad pública y de preferente interés nacional la construcción de la carretera Corredor Vial Interregional de los Andes, que une los departamentos de Ica – Huancavelica - Ayacucho y Apurímac.
- **Proyecto de Ley 4455/2018-CR**, que propone la ley que modifica el artículo 1 de la Ley 29935, Ley que declara de necesidad pública la revaloración y reactivación del ferrocarril Huancayo Huancavelica.
- **Proyecto de Ley 4456/2018-CR**, que propone declarar de necesidad pública y utilidad la construcción y/o rehabilitación de los puentes Viru Viru y Santa Rosa en el distrito de Chincho de la provincia de Angaraes del departamento de Huancavelica.
- **Proyecto de Ley 4481/2018-CR**, que propone modificar el artículo 2 de la Ley 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, con la finalidad que las motos lineales puedan realizar el servicio de transporte de pasajeros -TAXI de forma excepcional en la región amazónica en nuestro país, por la situación de necesidad de la población usuaria, costumbres, teniendo presente la diversidad climatológica en la selva del Perú.
- **Proyecto de Ley 4505/2018-CR**, que propone declarar de necesidad pública e interés nacional los PIPs Mejoramiento de la carretera Cáclic-Luya-Lámud, mejoramiento de la carretera Chachapoyas-Aeropuerto y Mejoramiento de la carretera Lámud-Quiocta, región Amazonas.

Al no haber oposición, el señor Presidente dio por admitidos los proyecto en cuestión, precisando que se habían elaborado los informes de admisibilidad y se estarían solicitando las opiniones técnicas correspondientes.

ORDEN DEL DÍA:

1. **DEBATE DEL PREDICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3572/2018-PE, MEDIANTE EL CUAL SE PROPONE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, LA “LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS PARA PROMOVER LA FORMALIZACIÓN Y MASIFICACIÓN DE LA BASE TRIBUTARIA EN EL TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE DE CARGA E INTERPROVINCIAL DE ÁMBITO NACIONAL DE PASAJEROS”.**

El señor **Presidente** procedió a sustentar el predictamen recaído en el **Proyecto de Ley 3572/2018-PE**, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la “Ley que establece medidas para promover la formalización y masificación de la base tributaria en el transporte público terrestre de carga e interprovincial de ámbito nacional de pasajeros”, manifestando lo siguiente:

- Este nuevo pedido de pronunciamiento se da a razón de la cuestión previa para que regrese a comisiones para mejor estudio, planteada por los señores congresistas: Karina Betteta Rubín y Víctor Andrés García Belaúnde, la cual fue aprobada en el Pleno del Congreso de la República del 8 de mayo del 2019. Con Oficio N° 122-2018-2019-ADP-D/CR la comisión adquirió nuevamente competencia para emitir pronunciamiento.
- La Comisión consideró que el estudio realizado para el dictamen presentado anteriormente había sido debidamente argumentado. La Comisión había recibido a los representantes de las asociaciones de transportistas que avalan los argumentos del dictamen y solicitan reiteradamente la aprobación de la iniciativa legislativa en un nuevo pronunciamiento de la Comisión. Por otro lado, la preocupación del tipo presupuestal

debe descartarse, ya que los estudios económicos se encuentran detallados en el proyecto de ley, máxime si han sido debidamente evaluados por el Ministerio de Economía y Finanzas, por ser una iniciativa del Poder Ejecutivo.

- Los argumentos esgrimidos para la cuestión previa no consideró el fondo de la iniciativa, ni se presentaron argumentos técnicos que desvirtúen la razonabilidad y viabilidad de la propuesta, que tiene como finalidad otorgar a los transportistas que presten el servicio de transporte terrestre público interprovincial de ámbito nacional de pasajeros o el servicio de transporte público terrestre de carga, el beneficio de devolución del equivalente al cincuenta y tres por ciento (53%) del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC), que forme parte del precio de venta del petróleo diésel B5 y diésel B20 con un contenido de azufre menor o igual a 50 ppm, por el plazo de tres (3) años. Poniendo como condición ineludible, que sean transportistas debidamente formalizados; es decir, contribuyentes generadores de rentas de tercera categoría para efecto del Impuesto a la renta y sujetos obligados al pago del Impuesto General a las Ventas (IGV) e Impuesto de Promoción Municipal (IPM) por la venta de los citados productos. Asimismo, tampoco se desvirtuó el fundamento que este mecanismo busca la formalidad ya que el beneficio solo se otorgará si el transportista cuenta con la autorización vigente otorgada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para prestar dichos servicios y emite comprobantes de pago electrónicos por la prestación de tales servicios en tanto esté obligado a emitirlos de acuerdo a las normas que emita la SUNAT al respecto. La devolución se efectúa mediante Notas de créditos Negociables.
- Por lo tanto, la Comisión propone reiterar los argumentos presentados en el anterior dictamen, que nos permiten proponer la aprobación de la iniciativa legislativa.

Terminada la sustentación del predictamen recaído en el **Proyecto de Ley 3572/2018-PE**, el señor **Presidente** apertura el debate, participando los siguientes señores parlamentarios:

- El congresista **Trujillo Zegarra, Gilmer** (FP) realizó los siguientes aportes y observaciones:
 - a. Preciso que la Comisión de Transportes y Comunicaciones es la segunda comisión dictaminadora del Proyecto de Ley 3572/2018-PE, siendo la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera la comisión principal.
 - b. El dictamen precisa que se había incrementado progresivamente la devolución, desde el 10% hasta el 53%. Por otro lado, no se precisó la cantidad de empresas beneficiarias y ¿cuál sería el desembolso del Estado? Al respecto, precisó que las dudas sobre estos porcentajes no habían sido absueltas.
 - c. Si la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera no le da la importancia debida a la iniciativa del Poder Ejecutivo, solicitó que la Comisión debata la iniciativa en otra oportunidad.
- El congresista **Del Águila Herrera, Edmundo** (AP) realizó los siguientes aportes y observaciones:
 - a. Se sumó a las observaciones planteadas por el congresista Trujillo Zegarra, Gilmer (FP).
 - b. Es una norma que se dio el 2006 y prorrogada hasta el 2016. Durante 10 años los transportistas tuvieron estos beneficios.
 - c. La exposición de motivos de la iniciativa precisa que *"Si bien dicho mecanismo durante el período que estuvo vigente, no logró ser el medio idóneo para coadyuvar a la formalización de este sector, teniendo en cuenta los instrumentos tecnológicos que viene implementando el gobierno para la formalización, resulta conveniente*

poder implementar temporalmente dicho mecanismo, incorporando los citados instrumentos tecnológicos".

- d. Entonces, sería conveniente conocer ¿cuáles son esos nuevos instrumentos tecnológicos que van a permitir el logro de esos objetivos inicialmente propuestos?
 - e. Además, sería conveniente que la Comisión señale el impacto de este proyecto de ley para el desarrollo y bienestar del país, y cuantificar lo que el Estado tiene que devolver por este concepto.
 - f. Preguntó si se había pedido la opinión del Ministerio de Economía y Finanzas.
 - g. Según el artículo 1.3 del dictamen señala que el transportista debe contar con la autorización vigente otorgada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) para prestar dicho servicio y debe emitir comprobantes de pago electrónico por la prestación de tales servicios. Solicita agregar como requisito, para gozar de este beneficio, que las empresas de transporte de pasajeros cuenten con terminales formales debidamente autorizados por el MTC.
 - h. Se debe impulsar la formalización de todo el sistema, de todos los que participan y de los que se beneficiarían de esta devolución del 53%, para que todos los actores puedan trabajar con mecanismos formales.
 - i. Solo en Lima hay 350 empresas de transportes terrestres interprovinciales autorizadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para brindar servicios en el interior del país. De este total solo 129 tienen terminales o paraderos facultados por el MTC. Por lo tanto, 221 empresas son informales.
 - j. Se debe aprovechar esta iniciativa para formalizar a todos aquellos que intervienen en el sistema de transporte.
 - k. Referido al artículo 1.3 del dictamen, considerando que 8 de cada 10 trabajadores son informales, sería bueno exigir a las empresas beneficiarias del proyecto que sus trabajadores sean formales, la misma que debe ser fiscalizada por la SUTRAN.
- El congresista **Flores Vilchez, Clemente** (PPK) realizó los siguientes aportes y observaciones:
 - a. Tratándose de una iniciativa del Poder Ejecutivo debería darse la importancia de sacar adelante el pronunciamiento de la Comisión, toda vez que en el país existe alrededor del 70% de informalidad.
 - b. Esta propuesta es el resultado de un acuerdo a la que llegó el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y las empresas de transportes, para buscar una salida a la problemática del sector, para acelerar la formalización de los mismos.
 - c. Se suma a la propuesta del congresista **Del Águila Herrera, Edmundo** (AP), para incluir la formalidad de las empresas de transporte de pasajeros.

Al respecto, el señor presidente precisó que se considerarían los aportes expuestos por el congresista **Del Águila Herrera, Edmundo** (AP).

2. DEBATE DEL PREDICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 4226/2018-CR, MEDIANTE EL CUAL SE PROPONE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, LA "LEY QUE DECLARA EN EMERGENCIA LA CARRETERA CENTRAL DURANTE EL PERÍODO DE EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE LA LÍNEA 2 DEL TREN ELÉCTRICO DE LIMA Y CALLAO".

El señor **Presidente** sustentó el predictamen recaído en el **Proyecto de Ley 4226/2018-CR**, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que declara en emergencia la Carretera Central durante el período de ejecución de las obras de la Línea 2 del Tren Eléctrico de Lima y Callao", manifestando lo siguiente:

- Si bien la norma se inicia con un artículo proponiendo una norma declarativa, los otros artículos carecerían de objeto ya que desvirtúan la propuesta al ser mandatorios, requieren financiamiento vulnerando el principio de la no iniciativa de gasto por el parlamento, además establecen autorizaciones especiales que no son propias de una norma declarativa, máxime si no hemos recibido pronunciamiento de los organismo a los que se pretende comprometer como son el ministerio de Economía y Finanzas, ministerio de Vivienda y Construcción, ministerio de Transportes y Comunicaciones e incluso a la Contraloría General de la República. En tal sentido la Comisión opta por solo pronunciarse y realizar el sustento y análisis del artículo declarativo.
- Se resalta que uno de los principales problemas que tiene la Carretera Central es la dificultad de transitabilidad, debido a su uso por parte de toda clase de unidades vehiculares, ya sea de carga pesada, buses interprovinciales; así como, de automóviles particulares aunado a las labores por la ejecución del Proyecto de la Línea 2 del Tren Eléctrico de Lima y Callao, originando un preocupante malestar para los usuarios, teniendo en cuenta que la Autopista Ramiro Pialé aún no se encuentra concluida, originándose una congestión vehicular diaria, por lo que implementar rutas alternas para el tránsito de vehículos, en cuanto contribuirá directamente a la agilización y rápida comunicación con los distritos de Lima Este así como a los aledaños la zona de influencia.
- Asimismo, tiene un análisis de beneficio directo a la población, ya que es un proyecto de ley de naturaleza declarativa, siendo su objetivo principal otorgar el marco jurídico para optimizar el desarrollo y la interconectividad de las regiones del centro del país así como de los distritos de Lima Este, siendo que el Estado viene desarrollando acciones que coadyuven a facilitar y agilizar el transporte en esta importante vía mientras se realizan las labores de ejecución del proyecto de la Línea 2 del Tren Eléctrico de Lima y Callao, por lo que su atención por parte del Estado es de prioridad para mejorar la calidad de vida de las poblaciones aledañas y que permitirá agilizar el círculo virtuoso de la economía que reflejara en el bienestar general.
- Por las consideraciones expuestas, la Comisión considera que el proyecto es técnicamente viable como norma declarativa, de un solo artículo siguiendo el manual de técnica legislativa.

Terminada la sustentación del predictamen recaído en el **Proyecto de Ley 4226/2018-CR**, el señor **Presidente** apertura el debate, participando los siguientes señores parlamentarios:

- El congresista **Galván Vento, Clayton** (C21), agradeció a la presidencia la puesta en debate de la iniciativa legislativa y solicitó el apoyo del Pleno de la Comisión al proyecto de su autoría.

3. DEBATE DEL PREDICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2859/2017-CR, MEDIANTE EL CUAL SE PROPONE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, LA "LEY QUE AUTORIZA NORMAR INCENTIVOS Y/O EXONERACIONES A INVERSIONES PARA EL USO RACIONAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DISPONE FRANJAS HORARIAS PARA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍA Y CARGA EN VÍAS URBANAS".

El señor **Presidente** otorgó el uso de la palabra al congresista **Del Águila Herrera, Edmundo** (AP) para sustentar el **Proyecto de Ley 2859/2017-CR**, mediante el cual propone la "Ley que autoriza normar incentivos y/o exoneraciones a inversiones para el uso racional de infraestructura vial y dispone franjas horarias para circulación de vehículos de transporte de mercancía y carga en vías urbanas", manifestando lo siguiente:

- El Proyecto de Ley 4226/2018-CR y el Proyecto de Ley 2859/2017-CR son complementarios.

- El Proyecto de Ley 2859/2017-CR, de su autoría, crea un marco general para evitar la problemática actual de la Carretera Central.
- Lima es una ciudad de más de 10 millones de habitantes, habiendo crecido en los últimos años vertiginosamente, tanto de la población como del parque automotor.
- El parque automotor de 1.3 millones ha pasado a 4,5 millones, es decir ha crecido por encima del 300%; sin embargo, las vías de infraestructura no han crecido, originando los problemas actuales.
- Las empresas de transportes aumentaron de 33,382 a 106,077, es decir han crecido 317%. Empresas que entran y salen de Lima por los tres accesos: la Carretera Central, la Panamericana Norte y la Panamericana Sur.
- Esta situación ha originado que Lima sea una ciudad tan grande, colapse, situación que se percibe día a día, generando pérdidas económicas y en combustible. Los trabajadores pierden al día 23.1 millones, al año 5,541 millones. En combustible se pierde 11,2 millones al día, al año 4,088 millones. En total, las pérdidas del país ascienden a 9,629 millones al año.
- En la actualidad, ya no existen "horas punta", sino todo el día es "hora punta".
- El proyecto propone dar la facultad a los gobiernos regionales y a las municipalidades provinciales de que ellos mismos puedan generar franjas horarias para el ingreso y salida de vehículos de carga pesada. Esta propuesta no solo aplicaría a Lima, sino a nivel nacional.
- Si bien es cierto esta es una medida a corto plazo, servirá a los distritos del sector oeste mientras se ejecuten las medidas a largo plazo, como es la Línea 2 del Metro.

El señor **Presidente** agradeció la sustentación **Del Águila Herrera, Edmundo** (AP) del **Proyecto de Ley 2859/2017-CR**, mediante el cual propone la "Ley que autoriza normar incentivos y/o exoneraciones a inversiones para el uso racional de infraestructura vial y dispone franjas horarias para circulación de vehículos de transporte de mercancía y carga en vías urbanas".

4. DEBATE DEL PREDICTAMEN RECAÍDO EN LOS Proyectos de Ley 3985/2018-CR Y 3986/2018-CR MEDIANTE EL CUAL SE PROPONE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, LA "LEY QUE ESTABLECE LINEAMIENTOS PARA LA EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS PARA EL TRANSPORTE TERRESTRE Y REGULA LAS ESCUELAS DE CONDUCTORES, LOS CENTROS MÉDICOS Y CENTROS DE EVALUACIÓN".

El señor **Presidente** procedió a sustentar el predictamen recaído en los **Proyectos de Ley 3985/2018-CR y 3986/2018-CR** mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que establece lineamientos para la emisión de licencias de conducir de vehículos motorizados para el transporte terrestre y regula las escuelas de conductores, los centros médicos y centros de evaluación", manifestando lo siguiente:

- La Comisión, de la revisión de los argumentos de las iniciativas legislativas, colige que estas buscan garantizar la seguridad vial desde la fuente; es decir, de los sujetos que conducen los vehículos automotores, los cuales requieren para poder circular contar con una licencia de conducir; sin embargo, la obtención de estas ha sido un proceso constante de aprendizaje y retrocesos en el ministerio de Transportes y Comunicaciones, ya que se ha ido con el transcurso de los años estableciendo procedimientos e instituciones complementarias como son las escuelas de conductores, los centros médicos y los centros de evaluación de conductores; para poder otorgar las licencias.
- Este proceso señalado en el primer párrafo de análisis, se intentó en sus inicios que fueran solo las entidades estatales las que participen en la capacitación y evaluaciones

para el otorgamiento de licencias de conducir. Posteriormente, se buscó la participación de la empresa privada, emitiéndose una serie de directivas y decretos supremos variando las condiciones, competencias requisitos o coberturas, lamentablemente la estas normas emitidas por funcionarios de turno del ministerio están al vaivén de los funcionarios que ocupan el cargo, lo que no es recomendable técnica y jurídicamente ya que no se establecen normas que perduren en el tiempo y que generen seguridad jurídica, imprescindible para que el empresariado invierta en este sector, ya que la seguridad jurídica permite reglas claras que le garantizar su inversión.

- El Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su opinión técnica ha presentado algunas observaciones a la fórmula legal de iniciativa legislativa y en una reunión con el equipo técnico se ha logrado consensuar un texto sustitutorio que está siendo presentado en el presente dictamen.
- La comisión considera que el aporte más importe a nivel de las escuelas de conductores es establecer por primera vez que estas entidades son las responsables de la capacitación para el otorgamiento y canje, actualización para la revalidación y reentrenamiento para la recategorización; así como, establecer los requisitos de infraestructura y recursos humanos debidamente acreditados que requieren para el funcionamiento las escuelas de conductores.
- Se resalta que en todo el proceso de obtención de una licencia de conducir; es decir, en las escuelas de conductores, de los centros médicos y centros de evaluación, los postulantes tienen la obligación de presenta su Documento Nacional de Identidad o Carné de Extranjería y realizarse la verificación biométrica, del postulante y de los responsables de la evaluación en el Registro Nacional de Identificación y Estado Civil. Asimismo, se debe realizar las grabaciones en video y transmisión de las evaluaciones al Sistema Nacional de Conductores. Este mecanismo servirá para evitar suplantaciones y darle seguridad jurídica al proceso de obtención de una licencia de conductores.
- La Comisión también considera fundamental establecer los requisitos de infraestructura, recursos humanos y el protocolo de evaluación médica y psicológica del conductor que deberán seguirse para los postulantes a licencias de conducir en los Centros Médicos.
- No menos importante es establecer los protocolos y requisitos de infraestructura y recursos humanos de los Centros de Evaluación. Cabe señalar que la norma que estamos evaluando también propone que se establezcan los requisitos de identificación y grabación a los evaluadores, para que así se pueda establecer las responsabilidades y sanciones de ser el caso; es decir, no solo se puede sancionar al postulante, sino también a los operadores de la evaluación, así como a la institución que no cumpla con los protocolos establecidos.
- La Comisión enfatiza que estamos considerando que es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones el que define la capacidad operativa de las entidades complementarias que participan en el otorgar de las licencias de conducir, teniendo en cuenta el tiempo mínimo y máximo de los procesos internos que se deben efectuar en cada entidad, el número de profesionales, la capacidad de su infraestructura y el horario de atención. Los procesos internos de evaluación o capacitación deben ser en orden y secuenciales. Esto con la finalidad de evitar que instituciones complementarias no serias emitan capacitaciones, evaluaciones más allá de su capacidad física real.
- Por lo consideraciones expuestas solicitamos que nos apoyen con la aprobación de esta norma para formalizar este sector y contribuir a la seguridad vial, ya que choferes capacitados y debidamente evaluados contribuirán a combatir el caótico caos de nuestras ciudades.

[En esta estación se incorpora a la sesión el señor accesitario **Figuroa Minaya, Modesto (FP)**].

VOTACIONES:

1. **DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 4226/2018-CR, MEDIANTE EL CUAL SE PROPONE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, LA "LEY QUE DECLARA EN EMERGENCIA LA CARRETERA CENTRAL DURANTE EL PERÍODO DE EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE LA LÍNEA 2 DEL TREN ELÉCTRICO DE LIMA Y CALLAO".**

En esta estación el señor **Presidente**, no habiendo más intervenciones, sometió al voto el dictamen recaído en el **Proyecto de Ley 4226/2018-CR**, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "**Ley que declara en emergencia la Carretera Central durante el período de ejecución de las obras de la Línea 2 del Tren Eléctrico de Lima y Callao**", siendo **aprobado** por **UNANIMIDAD**, con el voto a favor de los señores congresistas: **Narváez Soto, Ricardo (APP); Del Águila Herrera, Edmundo (AP); Castro Bravo, Jorge (NA); Mamani Choquehuanca, Moisés (FP); Martorell Sobero, Guillermo (FP); Flores Vilchez, Clemente (PPK); Figueroa Minaya, Modesto (FP) [en reemplazo del congresista titular Aguilar Montenegro, Wilmer (FP)]; Trujillo Zegarra, Gilmer (FP) [en reemplazo del congresista titular Elías Ávalos, Miguel (FP)] y Monterola Abregu, Wuilian (FP).**

2. **DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2859/2017-CR, MEDIANTE EL CUAL SE PROPONE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, LA "LEY QUE AUTORIZA NORMAR INCENTIVOS Y/O EXONERACIONES A INVERSIONES PARA EL USO RACIONAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DISPONE FRANJAS HORARIAS PARA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍA Y CARGA EN VÍAS URBANAS".**

En esta estación el señor **Presidente**, no habiendo más intervenciones, sometió al voto el dictamen recaído en el **Proyecto de Ley 2859/2017-CR**, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "**Ley que autoriza normar incentivos y exoneraciones a las inversiones para el uso racional de infraestructura vial y dispone franjas horarias para circulación de vehículos de transporte de mercancía y carga en vías urbanas**", siendo **aprobado** por **UNANIMIDAD**, con el voto a favor de los señores congresistas: **Narváez Soto, Ricardo (APP); Del Águila Herrera, Edmundo (AP); Castro Bravo, Jorge (NA); Mamani Choquehuanca, Moisés (FP); Martorell Sobero, Guillermo (FP); Flores Vilchez, Clemente (PPK); Figueroa Minaya, Modesto (FP) [en reemplazo del congresista titular Aguilar Montenegro, Wilmer (FP)]; Trujillo Zegarra, Gilmer (FP) [en reemplazo del congresista titular Elías Ávalos, Miguel (FP)] y Monterola Abregu, Wuilian (FP).**

3. **DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3985/2018-CR Y 3986/2018-CR MEDIANTE EL CUAL SE PROPONE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, LA "LEY QUE ESTABLECE LINEAMIENTOS PARA LA EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS PARA EL TRANSPORTE TERRESTRE Y REGULA LAS ESCUELAS DE CONDUCTORES, LOS CENTROS MÉDICOS Y CENTROS DE EVALUACIÓN".**

En esta estación el señor **Presidente**, no habiendo más intervenciones, sometió al voto el dictamen recaído en los **Proyectos de Ley 3985/2018-CR y 3986/2018-CR**, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "**Ley que establece lineamientos para la emisión de licencias de conducir de vehículos motorizados para el transporte terrestre y regula las escuelas de conductores, los centros médicos y centros de evaluación**", siendo **aprobado** por **MAYORÍA**, con el voto a favor de los señores congresistas: **Narváez Soto, Ricardo (APP); Del Águila Herrera, Edmundo (AP); Castro Bravo, Jorge (NA); Mamani Choquehuanca, Moisés (FP); Martorell Sobero, Guillermo (FP); Flores Vilchez, Clemente (PPK); Figueroa Minaya, Modesto (FP) [en reemplazo del congresista titular Aguilar Montenegro, Wilmer (FP)] y Monterola Abregu, Wuilian (FP).** Con la abstención del congresista **Trujillo Zegarra, Gilmer (FP) [en reemplazo del congresista titular Elías Ávalos, Miguel (FP)].**

4. **DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3572/2018-PE, MEDIANTE EL CUAL SE PROPONE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, LA "LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS PARA PROMOVER LA FORMALIZACIÓN Y MASIFICACIÓN DE LA BASE TRIBUTARIA EN EL TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE DE CARGA E INTERPROVINCIAL DE ÁMBITO NACIONAL DE PASAJEROS".**

En esta estación el señor **Presidente**, no habiendo más intervenciones, sometió al voto el dictamen recaído en el **Proyecto de Ley 3572/2018-PE**, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "**Ley que establece medidas para promover la formalización y masificación de la base tributaria en el transporte público terrestre de carga e interprovincial de ámbito nacional de pasajeros**", consideran los dos aportes del congresista Del Águila Herrera, Edmundo (AP), siendo **aprobado** por **MAYORÍA**, con el voto a favor de los señores congresistas: **Narváez Soto, Ricardo** (APP); **Del Águila Herrera, Edmundo** (AP); **Castro Bravo, Jorge** (NA); **Mamani Choquehuanca, Moisés** (FP); **Martorell Sobero, Guillermo** (FP); **Flores Vílchez, Clemente** (PPK); **Figueroa Minaya, Modesto** (FP) [en reemplazo del congresista titular Aguilar Montenegro, Wilmer (FP)] y **Monterola Abregu, Wuilian** (FP). Con la abstención del congresista **Trujillo Zegarra, Gilmer** (FP) [en reemplazo del congresista titular Elías Ávalos, Miguel (FP)].

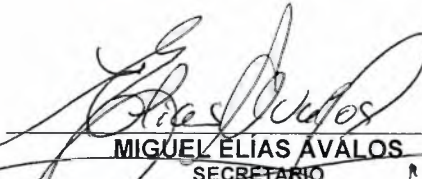
En esta estación el señor **Presidente** sometió al voto la dispensa del trámite de aprobación del acta de la presente sesión, la misma que fue aprobada por **UNANIMIDAD** de los señores congresistas presentes.

Siendo las diez horas con cinco minutos del martes 2 de julio de 2019, el señor **Presidente** levantó la Vigésima Cuarta Sesión Ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones.



WUILIAN MONTEROLA ABREGU
PRESIDENTE

Comisión de Transportes y Comunicaciones



MIGUEL ELÍAS AVALOS
SECRETARIO

Comisión de Transportes y Comunicaciones

Forma parte del Acta, la transcripción de la versión magnetofónica de la sesión, elaborada por el Área de Transcripciones del Congreso de la República.