



DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS 1969/2021-CR y 3778/2022-CR QUE PLANTEAN NORMAS Y CRITERIOS PARA EL MEJOR FUNCIONAMIENTO DE LOS FONDOS REGIONALES Y PROVINCIALES CONTRA ACCIDENTES DE TRÁNSITO, AFOCAT.

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2022-2023

Señor Presidente:

Han sido remitidos para dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el inciso 9 del artículo 192 de la Constitución Política del Perú, los proyectos de ley:

1969-2021-CR, presentado por el grupo parlamentario Perú Libre, a iniciativa del congresista **Nivardo Edgar Tello Montes**, que propone la Ley que modifica el artículo 30 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

3778/2022-CR, presentado por el grupo parlamentario Acción Popular, a iniciativa del congresista **Luis Aragón Carreño**, que propone establecer las normas del funcionamiento de los Fondos Regionales y Provinciales contra Accidentes de Tránsito.

I. Situación procesal

El Proyecto de Ley 1969-2021-CR fue presentado en el Área de Trámite Documentario el 06 de mayo del 2022, siendo recibido en la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 10 de mayo del 2022, como única comisión, para su estudio y dictamen.

El Proyecto de Ley 3778-2022-CR fue presentado en el Área de Trámite Documentario el 14 de diciembre de 2022, siendo recibido en la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 20 de diciembre de 2022, como segunda comisión dictaminadora.

El presente dictamen fue **aprobado por mayoría** de los congresistas presentes en la decimoquinta sesión ordinaria semipresencial, realizada el 05 de abril de 2023, con los votos favorables de los siguientes congresistas: Aragón Carreño, Amuruz Dulanto, Bellido Ugarte, Cerrón Rojas, Gutiérrez Ticona, Medina Minaya, Ruíz Rodríguez, Tello Montes, Vergara Mendoza y Zeballos Aponte. Votaron en Abstención: Jiménez Heredia, Revilla Villanueva y Cordero Jon Tay María. No hubo votos en contra.

II. Contenido de la propuesta legislativa

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS 1969/2021-CR y 3778/2022-CR QUE PLANTEAN NORMAS Y CRITERIOS PARA EL MEJOR FUNCIONAMIENTO DE LOS FONDOS REGIONALES Y PROVINCIALES CONTRA ACCIDENTES DE TRÁNSITO, AFOCAT.

El contenido de la propuesta legislativa presentada en el proyecto de ley **1969-2021-CR**, se compone de tres artículos, cuyo objetivo es modificar el artículo 30 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, para mejorar la regulación sobre el seguro obligatorio sobre accidentes de tránsito referente a las Asociaciones de Fondos Regionales y Provinciales contra Accidentes de Tránsito (Afocat).

En cuanto al proyecto **3778-2022-CR**, este contiene 19 artículos y una disposición complementaria final. Su objeto es establecer las normas del funcionamiento de los Fondos Regionales y Provinciales contra Accidentes de Tránsito, - Afocat normando su naturaleza, características, finalidad, requisitos de acceso, sanciones y la correcta aplicación del Registro de las Asociaciones de Fondos Regionales y provinciales contra Accidentes de Tránsito. En su artículo 4 propone clasificar las Afocat; el 5 define sus características. En los siguientes artículos se identifican los requisitos para la apertura de las Afocat, registro, obligaciones, causales de exclusión, coberturas, derechos de las víctimas y beneficiarios, infracciones y sanciones.

III. Marco Normativo

III.1 Legislación nacional

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre
- Ley 26889, Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa.
- Decreto Supremo 040-2006-MTC, Reglamento de Supervisión de las Asociaciones de Fondos Regionales o Provinciales Contra Accidentes de Tránsito - AFOCAT - y de Funcionamiento de la Central de Riesgos y Siniestralidad Derivada de Accidentes de Tránsito.
- Ley 28839, Ley que modifica los Artículos 30 y 31 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, referido al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) e incorpora el Artículo 431-A al Código Penal
- Ley N° 26702 - Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros.
- Decreto Legislativo 1051, que modifica la Ley General de Transporte.
- Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, aprobado por el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC y modificatorias (Reglamento SOAT).
- Resolución SBS 5624-2019, Reglamento de acceso y mantenimiento de inscripción en el registro de las asociaciones de fondos regionales o provinciales contra accidentes de tránsito (Afocat).
- Resolución SBS 2963-2021 Reglamento para la atención integral de los accidentes de tránsito con cobertura que otorgan las AFOCAT.

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS 1969/2021-CR y 3778/2022-CR QUE PLANTEAN NORMAS Y CRITERIOS PARA EL MEJOR FUNCIONAMIENTO DE LOS FONDOS REGIONALES Y PROVINCIALES CONTRA ACCIDENTES DE TRÁNSITO, AFOCAT.

- Reglamento de Supervisión de las Asociaciones de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito -AFOCAT- y de Funcionamiento de la Central de Riesgos de Siniestralidad Derivada de Accidentes de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 040- 2006-MTC y modificatorias (Reglamento AFOCAT).
- Reglamento de Acceso y Mantenimiento de Inscripción en el Registro de las Asociaciones de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito (AFOCAT), aprobado mediante Resolución SBS N° 5624-2019 (Reglamento de Acceso y Mantenimiento).
- Reglamento del Fondo de Solvencia para las AFOCAT, aprobado por Resolución SBS N° 931-2017 y norma modificatoria.

IV. Análisis de la propuesta legislativa

IV.1 Análisis técnico

Las Afocat, desde que iniciaron en 2006, si bien generaron expectativas en relación con el SOAT, no han dejado de mostrar problemas que han venido afectando a sus usuarios. Una de sus deficiencias más típicas es la negativa de cumplimiento de su cobertura, lo que se manifiesta en las deudas con los hospitales, así como deudas con víctimas que no reciben pagos y pacientes que no son atendidos o indemnizados: negativa de cumplir con cobertura, cobros en exceso o no pactados, falta de atención de solicitud de gestión, incumplimiento del servicio, cobro indebido, calidad del servicio, negativa a recibir reclamos, entre otros. Estos recurrentes problemas demandan la necesidad de hacer ajustes a la normatividad, más aún, hacen imperativo reforzar la legislación que regula las Afocat a efectos de precisar y definir algunos aspectos problemáticos, como su conformación administrativa, el papel de la Superintendencia de Banca y Seguros, requisitos de apertura, los fideicomisos, el registro y las obligaciones de las Afocat, entre otros aspectos necesarios de precisar.

Entonces, existen razones técnicas que apuntalan la necesidad de legislar sobre las Afocat a efectos de hacerlas más eficaces, que cumplan los objetivos para los que fueron concebidas.

IV.2 Análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad de la propuesta legislativa

En vista de las observaciones hechas por las entidades consultadas al proyecto 1969, en este dictamen se priorizará el contenido planteado por el proyecto 3778, cuyo articulado regula una mayor cantidad de aspectos de las Afocat, a efectos de fortalecerlas y poner orden en su aplicación, ya que la experiencia vivida por sus usuarios señala un conjunto de deficiencias que han desdibujado su propósito inicial. Por ejemplo, las Afocat tienen muchas dificultades con los hospitales, a los que deben millones de soles, así como deudas

con víctimas que no reciben pagos y pacientes, que no son atendidos o indemnizados. Por ello, la presente iniciativa se hace necesaria.

En cuanto a su viabilidad, nada se opone a la idea de precisar y ajustar aspectos de las Afocat, como son sus características, finalidad, requisitos de acceso, sanciones, registro, obligaciones, causales de exclusión, coberturas, derechos de las víctimas y beneficiarios, infracciones y sanciones.

En lo que corresponde a la oportunidad de la iniciativa legislativa, hay que decir que han pasado varios años desde que las denuncias y quejas por la mala cobertura de las Afocat se han multiplicado. Tal vez una norma como la que aquí se propone debió promulgarse hace tiempo. Una revisión no sistemática de la problemática de las Afocat en los buscadores de internet indica que sus deficiencias se arrastran prácticamente desde que entraron en funcionamiento (2006). Por ello, la oportunidad de la propuesta está más que justificada.

IV.3 Análisis del marco normativo y efecto de la vigencia de la norma

La norma que regula la problemática de las Afocat es la Ley General de Transporte, la que identifica a la entidad competente para su regulación y supervisión. Así, el párrafo 30.1 del artículo 30 de la dicha norma señala que las Afocat y sus respectivos fondos son regulados, supervisados, fiscalizados y controlados por la SBS, de conformidad con las atribuciones establecidas en su artículo 345 y siguientes; de otro lado, también está el Reglamento de requerimientos patrimoniales de las empresas de seguros y reaseguros, aprobado por la Resolución SBS N° 1124-2006 y modificatorias, siempre que no contravenga la naturaleza jurídica de las Afocat.

Por otra parte, hay que tomar en cuenta el reglamento de las Afocat, que fue aprobado por el Decreto Supremo N° 040-2006-MTC, que a su vez fue modificado por el Decreto Supremo N° 039-2008-MTC, con la finalidad de establecer el marco jurídico adecuado que posibilite que dichas asociaciones, al amparo de lo previsto en el Decreto Legislativo N° 1051, sean supervisadas por la SBS.

Es preciso tomar en cuenta, también, que en el artículo 4 del reglamento de las Afocat se indican las facultades que tiene la SBS sobre tales asociaciones, entre las cuales se señala la facultad normativa para regular sus condiciones de acceso y de operación; la conformación, características y régimen de administración del Fondo; y el funcionamiento de la central de riesgos. Asimismo, esta facultad incluye la de interpretar el sentido y los alcances del propio reglamento de las Afocat.

IV.4 Análisis de las opiniones e información solicitadas

4.4.1 Opiniones solicitadas sobre el PL 1969

Entidad consultada	N.º de Oficio	Fecha	Respuesta
Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Of. 1110-2021-2022-CTC/CR Of. 1261-2021-2022-CTC/CR (reiteración) Of. 0369-2022-2023-CTC/CR (reiteración)	12 de mayo de 2022 14 de junio de 2022 (reiteración) 29 de setiembre de 2022 (reiteración)	Of. 3240 – 02 de diciembre de 2022
Ministerio de Economía y Finanzas	Of. 1111-2021-2022-CTC/CR Of. 1261-2021-2022-CTC/CR (reiteración)	12 de mayo de 2022 14 de junio de 2022(reiteración)	Of. 838 – 05 de julio de 2022
Superintendencia de Banca, Seguros y AFP	Of. 1112-2021-2022-CTC/CR	12 de mayo de 2022	Of. 23112 – 06 de junio de 2022
Municipalidad Metropolitana de Lima	Of. 1113-2021-2022-CTC/CR Of. 1266-2021-2022-CTC/CR	12 de mayo de 2022 14 de junio de 2022(reiteración)	Of. D0841 – 01 de julio de 2022
Superintendencia Nacional de Salud	Of. 1153-2021-2022-CTC/CR Of. 0249-2022-2023-CTC/CR (reiteración)	30 de mayo de 2022 16 de setiembre de 2022	
Ministerio de Salud	Of. 1154-2021-2022-CTC/CR	30 de mayo de 2022	Of. D0709 – 13 de setiembre de 2022
Defensoría del Pueblo	Of. 1155-2021-2022-CTC/CR	30 de mayo de 2022	Of. 375 – 21 de junio de 2022
Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual	Of. 1156-2021-2022-CTC/CR Of. 0236-2022-2023-CTC/CR (reiteración)	30 de mayo de 2022 16 de setiembre de 2022	Of. 275 – 16 de setiembre de 2022
Asociación Peruana de Empresas de Seguros	Of. 1157-2021-2022-CTC/CR	30 de mayo de 2022	Carta N° 089 – 31 de mayo de 2022

Análisis de las opiniones recibidas

1) Del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). Con respecto al Proyecto de Ley 1969/2021-CR, con Oficio 3240-2022-MTC/04, de fecha 02 de diciembre de 2022, que adjunta el informe 1836-2022-MTC/08 elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, concluye que:

- A través de la modificación del literal 30.1 del artículo 30 de la LGTT, el Proyecto de Ley suprime la precisión por la cual, los Certificados de Accidentes de Tránsito (en adelante, CAT) entregados por las AFOCAT, son destinados exclusivamente a vehículos de transporte provincial de personas, urbano e interurbano, incluyendo el transporte especial de personas en mototaxis que presten servicios al interior de la región o provincia, y que sólo tienen validez dentro de la respectiva circunscripción de funcionamiento. Con la modificación propuesta, los CAT que expiden las AFOCAT no serán entregados exclusivamente a vehículos que brindan los servicios de transporte de personas antes mencionados, por el contrario, su alcance se extenderá a vehículos destinados a uso particular.
- Precisamente la finalidad del Proyecto de Ley queda expuesta en su Exposición de Motivos, al señalar que: «Ahora bien las modificaciones que hoy se proponen eliminan distorsiones normativas actualmente existentes en la regulación de las AFOCAT y en síntesis se concretan en los siguientes puntos: es necesario que se amplíe la cobertura de las AFOCAT al transporte particular privado, es muy importante que se amplíe el universo al cual se pueden dirigir las AFOCAT, (...)». No obstante, la propuesta no considera la naturaleza jurídica de las AFOCAT, las cuales de acuerdo al Reglamento de Supervisión de las Asociaciones de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito (AFOCAT) y de Funcionamiento de la Central de Riesgos de Siniestralidad derivada de Accidentes de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 040-2006-MTC, se definen como: «una persona de naturaleza jurídica privada constituida como asociación conforme al Código Civil y conformada por personas naturales y/o jurídicas que cuenten con concesión o autorización otorgada por la autoridad competente para la prestación de los servicios de transporte provincial de personas, urbano e interurbano, incluyendo los mototaxis, con la finalidad principal de administrar los Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito conformados por los aportes de sus miembros o asociados, pudiendo realizar otras actividades complementarias a su finalidad principal, siempre que dicha asociación cuente con autorización para emitir CAT».

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS 1969/2021-CR y 3778/2022-CR QUE PLANTEAN NORMAS Y CRITERIOS PARA EL MEJOR FUNCIONAMIENTO DE LOS FONDOS REGIONALES Y PROVINCIALES CONTRA ACCIDENTES DE TRÁNSITO, AFOCAT.

- Es decir, las AFOCAT, son asociaciones, por lo tanto, sus actividades persiguen fines no lucrativos. Asimismo, de acuerdo al Reglamento de Supervisión de las Asociaciones de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito y de Funcionamiento de la Central de Riesgos de Siniestralidad derivada de Accidentes de Tránsito, la actividad principal de las AFOCAT debe corresponder a: «constituir y administrar los Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito conformada con los aportes de sus miembros, pueden realizar actividades complementarias a su finalidad principal, en cuyo caso la administración del Fondo será independiente a la realizada sobre los activos y pasivos que correspondan a las actividades complementarias».
- Es así como el Proyecto de Ley desnaturaliza el funcionamiento de las AFOCAT, el cual exige que los sujetos «asegurados» sean sus propios miembros/asociados, y los «vehículos coberturados», aquellos habilitados por la autoridad competente para prestar el servicio de transporte público urbano e interurbano regular de personas, incluyendo el servicio de transporte de taxi y el servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores, siempre que cuenten con la cobertura del CAT.
- Con respecto a la incorporación del numeral 30.1.1, sobre la apertura de una o más cuenta de depósito a nombre de las AFOCAT, cuyos fondos sean intangibles e inembargables, conviene precisar que dicha disposición no resulta viable además de ser innecesaria, puesto que las AFOCAT, por mandato del Reglamento de Supervisión de las Asociaciones de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito y de Funcionamiento de la Central de Riesgos de Siniestralidad derivada de Accidentes de Tránsito, deben de constituir un patrimonio fideicomitido, bajo de modalidad de un fideicomiso de administración de fondos y fuente de pagos, con carácter irrevocable. De tal modo, el patrimonio fideicomitido de las AFOCAT, conformado, entre otros, por las primas de seguros de cada CAT, se encuentra bajo el dominio fiduciario de la Corporación Financiera de Desarrollo S.A.-COFIDE.
- Con relación al aporte que realizarían las AFOCAT al Fondo de Inclusión Social Solidario, "Ollas Comunes" – Hambre Cero, el Informe N° 094-2022-MTC/FONDO/SE del Fondo de Compensación, precisa que, de conformarse el mencionado fondo, se estaría disponiendo de una importante parte de los aportes que las compañías aseguradoras y las AFOCAT actualmente transfieren al Fondo de Compensación del SOAT y CAT. Sobre el particular, conviene precisar que el Fondo de Compensación, conformado a través de la Cuarta Disposición Final del Decreto Supremo N° 024-2004-MTC, Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, persigue una finalidad social, ya que guarda como propósito cubrir los daños que sufran las víctimas de accidentes de tránsito ocasionados por vehículos que no hayan sido

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS 1969/2021-CR y 3778/2022-CR QUE PLANTEAN NORMAS Y CRITERIOS PARA EL MEJOR FUNCIONAMIENTO DE LOS FONDOS REGIONALES Y PROVINCIALES CONTRA ACCIDENTES DE TRÁNSITO, AFOCAT.

identificados y se den a la fuga, mediante el pago de las coberturas por gastos médicos y gastos de sepelio. Para estos fines, la Séptima Disposición Final y Transitoria del Reglamento del Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 024-2004-MTC, establece los porcentajes de aportes aplicables para las empresas de seguros y las AFOCAT, sobre la base de los SOAT y CAT vendidos.

Por lo anteriormente expuesto, desde el punto de vista legal y teniendo en cuenta lo señalado por la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal y el Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y Certificado contra Accidentes de Tránsito, esta Oficina General de Asesoría Jurídica **concluye calificar «con observaciones» al Proyecto de Ley 1969/2021-CR, Ley que modifica el artículo 30 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.**

2) **Del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF).** Con respecto al Proyecto de Ley 1969/2021-CR, con Oficio 838-2022-EF/10.01, de fecha 05 de julio de 2022, que adjunta el informe N° 0078-2022-EF/65.03 elaborado por la Dirección General de Mercados Financieros y Previsional Privado del Ministerio de Economía y Finanzas, concluye que:

- El PL 1969 propone que las AFOCAT y las Compañías Aseguradoras realicen su Aporte Económico Mensual y Obligatorio del 0.5% del costo, por cada uno de los CAT y de los SOAT que vendan, al Programa Social: Fondo de Inclusión Social Solidario – “Ollas Comunes” – Hambre Cero. En el caso de las AFOCATs, el mencionado aporte del 0.5% se deducirá del monto que corresponde al 80%, asignado para los aportes de riesgos. Al respecto, el seguro implica que por un pago (prima) que hace el contratante, la aseguradora asume el riesgo y se compromete a indemnizar al asegurado o beneficiario ante la probabilidad que suceda un siniestro. Por lo tanto, al contratar un SOAT o CAT, el usuario no paga por recibir un servicio, sino que, su pago le da derecho, en caso ocurra un accidente de tránsito, a tener una cobertura frente a los daños que cause este siniestro, ya sea a los ocupantes del vehículo o a terceros no ocupantes.
- Se debe señalar que las empresas de seguros que ofrecen el SOAT y CAT ofrecidas por las AFOCAT utilizan el modelo de riesgo colectivo para tarificar y determinar el valor de la prima de este tipo de seguro, basándose para ello en el principio de mutualidad, lo que permite una reducción del costo por asegurado. Sobre la base de la aplicación de este principio, las pérdidas por siniestros que afecten a algunos del grupo asegurado son cubiertas por las primas pagadas por todos los asegurados. En tal sentido, las primas pagadas por una colectividad de asegurados sirven para reponer, reparar o indemnizar las pérdidas de quienes sufran siniestros. Por tanto, el aporte

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS 1969/2021-CR y 3778/2022-CR QUE PLANTEAN NORMAS Y CRITERIOS PARA EL MEJOR FUNCIONAMIENTO DE LOS FONDOS REGIONALES Y PROVINCIALES CONTRA ACCIDENTES DE TRÁNSITO, AFOCAT.

económico propuesto en el PL 1969 puede ocasionar que las primas recaudadas sean insuficientes para reponer, reparar o indemnizar los siniestros que se produzcan. Además, en la exposición de motivos del PL 1969 no se realiza un análisis económico para medir el impacto de la referida modificatoria; lo que resulta indispensable puesto que la propuesta implicaría que el costo de los certificados del SOAT o CAT se incrementen, y con ello se afectaría a los contratantes por el incremento de las correspondientes primas.

- Mediante Decreto Supremo N° 024-2002-MTC se aprobó el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidente de Tránsito (TUO del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y SOAT); en este dispositivo se ha regulado todo lo referido a la cobertura del SOAT y CAT, responsabilidad de contratación e indemnizaciones. Por medio de la Cuarta Disposición Final de dicho Reglamento se conformó el Fondo de Compensación del SOAT y el CAT adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), el mismo que está administrado por un Comité de Administración integrado por el MTC, Asociación de Empresas de Seguros, SBS, AFOCAT y del Consejo Nacional de Seguridad Vial. El citado Fondo contará con una Secretaría Ejecutiva dependiente del Viceministerio de Transportes, la misma que se encargará de su gestión, con autonomía técnica, funcional, económica y financiera.
- Asimismo, establece que el patrimonio de este fondo³ estará conformado por: los aportes de las empresas aseguradoras y de las Asociaciones de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito - AFOCAT; las indemnizaciones previstas para el SOAT y para el CAT no cobradas por falta de beneficiarios de la víctima fallecida, una vez transcurrido el plazo de prescripción liberatoria que indica la póliza del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito; el monto de las multas que se impongan por infracciones vinculadas al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y al Certificado contra Accidentes de Tránsito, tipificadas en el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito y en el Reglamento Nacional de Administración de Transporte; así como las donaciones de procedencia nacional y extranjera y los aportes del Gobierno Central. En tal sentido, dicho fondo tiene como finalidad amparar a las víctimas de accidentes de tránsito ocasionados por vehículos que no hayan sido identificados y se den a la fuga en el momento del accidente, únicamente mediante el pago de las coberturas que corresponden a gastos médicos y gastos de sepelio, hasta por los importes de cobertura correspondientes al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y Certificado Contra Accidentes de Tránsito.

En atención a los argumentos anteriormente expuestos, esta **Dirección General, emite opinión desfavorable sobre el Proyecto de Ley N° 1969/2021-CR, en el ámbito de sus competencias, debido a que este proyecto propone el numeral 30.1.5 el aporte económico mensual y obligatorio del 0.5% del costo por cada uno de los CAT**

y de los SOAT que vendan, para el Programa Social: Fondo de Inclusión Social Solidario – “Ollas Comunes” – Hambre Cero. Al respecto, el PL 1969 no cuenta con un análisis económico para medir el impacto que generaría al contratante del SOAT, dado que la propuesta implicaría que las primas recaudadas sean insuficientes para reponer, reparar o indemnizar los siniestros que se produzcan, y en consecuencia a ello incrementa el costo de los certificados.

3) De la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP. Con respecto al Proyecto de Ley 1969/2021-CR, con Oficio 23112-2022-SBS, de fecha 06 de junio de 2022, que adjunta el informe conjunto N° 00126-2022-SBS elaborado Superintendencia de Banca, Seguros y AFP, concluye que:

- En el Proyecto de Ley, se observa que se elimina la restricción de emisión de CAT solo a transportistas públicos y se amplía el ámbito territorial de aplicación de provincial a regional. Al respecto, la ampliación del ámbito de aplicación y la emisión de CAT a todo tipo de vehículos (incluyendo vehículos particulares) requiere de mayores requisitos técnicos, a fin de garantizar la oportuna atención de todas las víctimas de un accidente de tránsito, tales como infraestructura (locales de atención en toda la región, mejores sistemas informáticos para la recopilación y resguardo de la información, mayor número de trabajadores para atención de siniestros (procuradores, auditores médicos, etc.). Asimismo, se requiere de mayores requisitos patrimoniales, dado que el riesgo se incrementa pues el CAT no solo cubriría a vehículos de transporte público que circulan a nivel provincial, sino que brindaría cobertura a vehículos de todo tipo y uso, lo cual ocasionaría también que el CAT incrementa su precio. En el mismo sentido, es importante tomar en consideración que el requerimiento de Fondo de Solvencia a la fecha continúa en etapa de adecuación, es decir, a futuro dicho requerimiento se incrementará.
- El proyecto de ley plantea permitir la apertura de varias cuentas intangibles a nombre de la AFOCAT. La intangibilidad e inembargabilidad debería otorgarse únicamente a una cuenta, la cual se destinaría a la recaudación de aportes y reembolsos para el pago de siniestros. Cabe destacar que, por definición, el Fondo es un patrimonio autónomo, es decir dicho patrimonio es distinto al patrimonio de la AFOCAT. La AFOCAT (Asociación) podría tener diversos requerimientos de embargo por situaciones diversas que debería atender, tales como sanciones u obligaciones frente a sus acreedores, por lo que de extenderse la protección de intangibilidad e inembargabilidad a otras cuentas a nombre de la AFOCAT que no persigan

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS 1969/2021-CR y 3778/2022-CR QUE PLANTEAN NORMAS Y CRITERIOS PARA EL MEJOR FUNCIONAMIENTO DE LOS FONDOS REGIONALES Y PROVINCIALES CONTRA ACCIDENTES DE TRÁNSITO, AFOCAT.

como fin el pago de siniestros, limitaría las facultades y derechos de los legitimados para interponer las acciones que consideren pertinentes.

- Actualmente, se transfiere al el Fondo de Compensación el 1% del aporte anual (aporte de riesgo más el aporte para gastos administrativos) correspondiente a cada CAT emitido, así como las indemnizaciones por muerte no reclamadas dentro de los plazos establecidos en el marco normativo vigente. En ambos casos los recursos provienen del Fondo. La finalidad del Fondo de Compensación es amparar a las víctimas de accidentes de tránsito ocasionados por vehículos que no hayan sido identificados y que se hayan dado a la fuga en el momento del accidente, únicamente mediante el pago de las coberturas que corresponden a gastos médicos y gastos de sepelio, hasta por los importes de cobertura correspondientes al SOAT o CAT. En ese sentido, la aportación obligatoria al Fondo de Compensación se realiza con la finalidad de asegurar la atención inmediata e incondicional de todas las víctimas de accidentes de tránsito y en ningún momento distorsiona la naturaleza de este seguro obligatorio.

Sobre la base de lo expuesto en la sección "Análisis" del presente Informe, **se emite opinión desfavorable respecto al Proyecto de Ley que modifica el artículo 30 de la Ley N° 27181**, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre presentado por el Congresista Nivardo Edgar Tello Montes, **toda vez que se desvirtuaría las características y particularidades de las AFOCAT como asociaciones de transportistas públicos, puesto que ampliarían su alcance a todo tipo de vehículo**. Asimismo, dicho Proyecto de Ley no contempla los requerimientos técnicos y patrimoniales necesarios para garantizar el buen funcionamiento de la AFOCAT y la adecuada atención de las potenciales víctimas de accidentes de tránsito.

- 4) **De la Municipalidad Metropolitana de Lima.** Con respecto al Proyecto de Ley 1969/2021-CR, con Oficio N° D000841-2022-MML-SGC, de fecha 01 de julio de 2022, que adjunta los informes N° 000627-2022-GAJ elaborado por la Gerencia de Asuntos Jurídicos, concluye que:

- Las disposiciones contenidas en el Proyecto de Ley N° 1969/2021-CR, no se encuentran directamente vinculadas con las funciones asignadas a la Subgerencia, en virtud de lo establecido en los artículos 96 y 97 del Reglamento de Organización y Funciones de la Municipalidad Metropolitana de Lima, aprobado mediante la Ordenanza N° 2208; y teniendo en cuenta que las Asociaciones de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito (AFOCAT) son reguladas, supervisadas, fiscalizadas y controladas por la Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones, de conformidad con las atribuciones establecidas en el artículo 345 y siguientes de la Ley N° 26702,

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS 1969/2021-CR y 3778/2022-CR QUE PLANTEAN NORMAS Y CRITERIOS PARA EL MEJOR FUNCIONAMIENTO DE LOS FONDOS REGIONALES Y PROVINCIALES CONTRA ACCIDENTES DE TRÁNSITO, AFOCAT.

Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros y Orgánica de la Superintendencia de Banca y Seguros, se recomienda que esta entidad emita opinión en relación al Proyecto de Ley.

El Proyecto de Ley tiene por objeto modificar el artículo 30, literal 1 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, con la finalidad de mejorar la regulación de las Asociaciones de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito – AFOCAT quienes emiten los CAT (Certificado de Accidente de Tránsito). **El Proyecto de Ley no se condice con las competencias de la Municipalidad Metropolitana de Lima.** No obstante, se recomienda que la Superintendencia de Banca y Seguros emita opinión en relación al Proyecto de Ley.

5) Del Ministerio de Salud. Con respecto al Proyecto de Ley 1969/2021-CR, con Oficio 709-2022-SG/MINSA, de fecha 13 de setiembre de 2022, que adjunta el informe N° 99-2022-OGAJ/MINSA elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica del Ministerio de Salud, concluye que:

- Al respecto, se debe tener en cuenta que el Ministerio de Salud, según lo dispuesto en el artículo 3 del Decreto Legislativo N° 1161, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Salud, es competente en: 1) Salud de las personas; 2) Aseguramiento en salud; 3) Epidemias y emergencias sanitarias; 4) Salud ambiental e inocuidad alimentaria; 5) Inteligencia sanitaria; 6) Productos farmacéuticos y sanitarios, dispositivos médicos y establecimientos farmacéuticos; 7) Recursos humanos en salud; 8) Infraestructura y equipamiento en salud; y, 9) Investigación y tecnologías en salud.
- En consecuencia, y atendiendo a lo antes expuesto, considerando que el objeto del proyecto de Ley es modificar la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, a fin de mejorar la regulación sobre el Seguro Obligatorio sobre Accidentes de Tránsito referente a las AFOCAT, **corresponde precisar que éste no se enmarca en las competencias del Ministerio de Salud**, sugiriéndose solicitar opinión técnica al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a la Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones por cuanto la propuesta se encuentra dentro del marco de sus competencias funcionales.

En virtud del marco legal analizado en el presente Informe, y considerando la opinión técnica de la Dirección General de Aseguramiento e Intercambio Prestacional, esta Oficina General considera que el Proyecto de Ley N° 1969/2021-CR, “Proyecto de Ley que modifica el artículo 30 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre”, no se encuentra en el marco de competencia del Ministerio de Salud, motivo por el cual se recomienda contar con la opinión técnica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y de la Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones.

- 6) Defensoría del Pueblo.** Esta entidad señala que no debe limitarse la capacidad de la SBS para imponer la cancelación del registro de las Afocat que incurrir en causales que así lo ameriten, ya que está de por medio la atención de víctimas de accidentes de tránsito y cuya asistencia no puede quedar en manos de entidades irresponsables que no han cumplido con sus obligaciones más básicas. En ese mismo sentido, no se puede otorgar amnistías en favor de las Afocat que, al incumplir con sus obligaciones más importantes, expusieron al desamparo a las víctimas de accidentes de tránsito.

De otro lado, el proyecto de ley, al amnistiar a los infractores, termina siendo injusto con las personas que cumplieron las normas y con aquéllos que, habiendo sido sancionados, cumplieron con los correctivos impuestos, desalentando el cumplimiento de las normas por parte de las Afocat.

Asimismo, preocupa que se proponga imponer mayores cargas impositivas a los adquirentes de los SOAT y CAT, a fin de subvencionar programas sociales, ya que, por un lado, se corre el riesgo de incrementar la tasa de vehículos sin SOAT, que de acuerdo con la SBS, es del 46%; y por otro lado, los impuestos no pueden tener una finalidad específica. Igualmente, el desvío de una de las principales fuentes de financiamiento que le corresponde al Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito generaría un déficit que podría dar lugar a que se deje sin atención a las miles de víctimas que son atendidas por dicho Fondo, el cual ha cubierto los gastos médicos del 0,93% de los heridos y los gastos médicos/de sepelio del 4,78% de los fallecidos como consecuencia de los siniestros viales, desde su creación. A su vez, cargar con mayores obligaciones al citado Fondo de Compensación a fin de que se responsabilice por las víctimas de accidentes de tránsito ocasionados con vehículos sin SOAT o CAT, conlleva a desconocer las obligaciones que tienen los propietarios, conductores y prestadores del servicio de transporte público plenamente identificados, para responder solidariamente por los gastos médicos, de sepelio y por incapacidad que se generen del hecho.

7. Asociación Peruana de Empresas de Seguro. Este gremio hace una serie de observaciones al proyecto, lo que los lleva a concluir que este debería ser ampliamente debatido con una mesa de trabajo en la que participen los diversos actores que forman parte de este ecosistema como las compañías de seguros, las Afocat, la SBS, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Fondo de Compensación del SOAT, SUSALUD, la Defensoría del Pueblo, el INDECOPI, el MINSA, la Asociación de Clínicas Particulares, entre otros.

8. INDECOPI. La propuesta de ampliación del ámbito de competencia de las Afocat en el mercado y de las coberturas podría impactar negativamente en los

consumidores y/o beneficiarios del seguro quienes podrían verse impedidos para activar el CAT por falta de fondos. Del mismo modo, otorgar la condición de intangibles e inembargables a las cuentas de depósito a nombre de las Afocat implicaría no solo restringir las facultades del Ejecutor Coactivo del Indecopi en el marco del cumplimiento del pago de multas impuestas por los órganos resolutorios a las Afocat que han vulnerado los derechos de los consumidores, siendo que en la práctica las multas devendrían en ejecuciones infructuosas, con muy poco o nulo cumplimiento, y en un incentivo para transgredir la normativa vigente menoscabando el principio de autoridad. Por último, sugieren evaluar y reformular la fórmula legal del numeral 30.1.9 de la iniciativa, a fin de que, en una eventual aprobación de dicha propuesta legislativa, no se afecte lo establecido en el artículo 17 del Reglamento del SOAT.

9. Asociación de Víctimas de Accidentes de Tránsito. Reconocen que existen empresas de seguros buenas y malas, como también hay Afocats buenas y malas, y por eso las denuncian. Consideran que para hacer un proyecto de ley tienen que investigar por ejemplo cuánto deben a los hospitales y por qué no quieren pagar los gastos médicos, cuántas denuncias hay en Indecopi y en la SBS por parte de las víctimas. Analizando técnicamente deberían de existir solo 3 Afocats por región y no más, no debería ya permitir ingresar más Afocats si alegan el libre mercado entonces sugerimos que tienen que tener un fondo de 200'000,000 soles para ser aceptado, y que sean ofrecidas por instituciones con buenas prácticas de gobierno corporativo, buenas prácticas de gestión de riesgos y solidez financiera que garantice el cumplimiento de sus obligaciones con todas las potenciales víctimas de accidentes de tránsito y sus beneficiarios. Concluyen que el proyecto no debería ser aprobado.

Los puntos de vista aquí glosados y reseñados sobre el proyecto 1969 apuntan a invalidarlo. En términos globales la crítica a este proyecto apunta a decir que dicho proyecto, de aprobarse, haría que "las Afocat no tengan mayor incentivo para pagarle a otras víctimas de accidentes lo que les corresponde. Es decir, se daría un precedente para que las aseguradoras continúen incumpliendo su obligación de pagar esa compensación"¹.

Sin embargo, sí se rescata la idea de restituir las autorizaciones del registro de las Afocat que fueron canceladas durante el periodo de emergencia sanitaria, que

1

<https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:hm0onXLHynwJ:https://elcomercio.pe/peru/el-proyecto-de-ley-que-dejaria-en-desamparo-a-victimas-de-accidentes-de-transito-accidentes-de-transito-notepases-mtc-peru-libre-combis-transporte-urbano-noticia/&cd=2&hl=es&ct=clnk&gl=pe>

cubre desde el 12 de marzo de 2020 hasta el 27 de octubre de 2022, por haber incurrido solo en infracciones administrativas. Esto último se propone con el ánimo de brindar facilidades a las Afocat que enfrentaron problemas de coordinación interna en los tiempos de pandemia, la cual las afectó como a muchos otros emprendimientos económicos.

A su vez, en cuanto a la naturaleza intangible e inembargable de la cuenta abierta a nombre de la Afocat denominada "Cuenta Pagadora", destinada a la recaudación de aportes y reembolsos para el pago de siniestros, la SBS también manifestó su conformidad respecto a su carácter intangible, por lo cual ello se ha incorporado en la fórmula legal.

4.4.2 Opiniones solicitadas sobre el PL 3778

Entidad consultada	N° de Oficio	Fecha	Respuesta
Ministerio de Transportes	865-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR	21 de diciembre de 2022	Aún sin respuesta
Ministerio de Economía	866-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR	21 de diciembre de 2022	Aún sin respuesta
SBS	867-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR	21 de diciembre de 2022	Oficio N° 04904-2023-SBS 1 de febrero 2023
ANGR	868-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR	21 de diciembre de 2022	Aún sin respuesta
AMPE	869-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR	21 de diciembre de 2022	Aún sin respuesta

A la fecha del cierre del presente dictamen, solo se recibieron las opiniones de la SBS, las cuales concluyen en lo siguiente:

- El proyecto limita las acciones de supervisión de la SBS sobre las Afocat, pues no considera todas las facultades que han sido establecidas en el marco normativo vigente, lo cual podría generar confusiones o interpretaciones equivocadas;
- La disposición complementaria final única del proyecto no desarrolla ningún tipo de sustento técnico bajo el cual se requiera que se deje sin efecto la cancelación del registro de una Afocat y afecta el derecho constitucional a la igualdad (inciso 2 del artículo 2 de la Constitución Política del Perú), específicamente en lo que se refiere a la igualdad en la ley, al presentarse un trato diferenciado.
- Una de las finalidades del proyecto consiste en normar la extinción de las Afocat, lo que no sería procedente, debido a que la ley no debe normar la extinción de estas

asociaciones considerando su naturaleza jurídica, sino que debe regular la cancelación del registro de la Afocat y la liquidación del fondo, mas no su extinción. Asimismo, el Proyecto de Ley contiene términos o definiciones que no guardan relación con el sistema Afocat o generan contradicción con otras normas vigentes como las definiciones del Fondo de Solvencia, Registro Afocat y derechos de la víctima o sus beneficiarios.

- La iniciativa vulnera lo dispuesto en la Ley General de Transporte, puesto que se amplía el ámbito de aplicación a todo el territorio regional e incluyen dentro de la cobertura del certificado de contra accidentes de tránsito a las motos particulares y furgones de carga, vehículos que no tienen por finalidad prestar el servicio de transporte provincial de personas. Cabe señalar que no se aprecia en la propuesta ningún sustento técnico de la ampliación del ámbito de aplicación y cobertura que propone.
- El proyecto repite disposiciones que ya se encuentran en el marco normativo vigente, como en el caso coberturas y exclusiones del certificado de contra accidentes de tránsito, así como el orden de precedencia de los beneficiarios de las indemnizaciones por muerte. De igual modo, contiene disposiciones genéricas sobre aspectos que el marco regulatorio vigente ha desarrollado con mayor detalle, como aquellos referidos al acceso de una Afocat al Registro, evaluación de idoneidad de principales funcionarios y obligaciones de las Afocat, llegando a reducirlas sin apreciarse el sustento técnico. Esto perjudicaría los intereses de los usuarios de estas asociaciones, pues no garantizan la solvencia ni el buen gobierno corporativo que debe sostener el sistema y actividad de las Afocat, para asegurar su adecuado funcionamiento, el cumplimiento de sus obligaciones y preservar su solvencia futura.
- La propuesta legislativa contiene muchos vacíos, con lo cual elimina aspectos fundamentales para el fortalecimiento del sistema Afocat, necesarios para garantizar la solidez económica y financiera, solvencia y requerimientos de buen gobierno corporativo, que debe sostener el sistema y actividades de las Afocat. Es importante precisar que los aspectos que han sido descartados actualmente tienen un marco normativo vigente y no requieren de cambios que no se encuentren debidamente sustentados técnicamente y que ponen en riesgo las disposiciones prudenciales y técnicas ya establecidas, debilitando de esta manera al Sistema Afocat y atentando los intereses del público usuario.

IV.5 Análisis costo-beneficio

El análisis costo-beneficio frente a los actores sociales que supondría la aprobación del proyecto de ley es el siguiente:

Actores	Beneficios	Costos
Población	Se refuerza la buena gestión y así se garantiza un mejor funcionamiento de las Asociaciones de Fondos contra Accidentes de Tránsito, AFOCAT. Esto	Para el caso de los usuarios directos, estos asumen el pago del seguro.

	repercutirá en beneficio de los que resulten afectados por accidentes.	
Estado	Al mejorar el marco legal de las asociaciones de fondos contra accidentes de tránsito, AFOCAT, se promueve una competencia en el mercado de seguros contra accidentes de tránsito	No se prevén costos ni inversiones por parte del Estado, tratándose de un seguro contra accidentes.

La presente propuesta no irroga costo al presupuesto del Estado, toda vez que esta se encontraría cubierta por el SOAT y el CAT, de conformidad a las normas.

V. CONCLUSIÓN

Por lo expuesto, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, recomienda la **APROBACIÓN** del dictamen recaído en los proyectos de Ley **1969/2021-CR y 3778/2022-CR**, con el siguiente:

TEXTO SUSTITUTORIO

LEY QUE ESTABLECE REGULACIÓN ADICIONAL PARA LAS ASOCIACIONES DE FONDOS REGIONALES Y PROVINCIALES CONTRA ACCIDENTES DE TRÁNSITO (AFOCAT)

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto establecer regulación adicional para el funcionamiento y la administración de las Asociaciones de Fondos Regionales y Provinciales contra Accidentes de Tránsito (Afocat).

Artículo 2. Administración de las Asociaciones de Fondos Regionales y Provinciales contra Accidentes de Tránsito (Afocat)

- 2.1. Las Afocat están administradas por profesionales que cuentan con título profesional en las especialidades de economía, contabilidad, administración, ingeniería, finanzas, derecho o carreras afines, con una experiencia no menor de cinco años en

el ejercicio de la profesión y con solvencia moral y económica comprobada. Cada Afocat debe contar, como mínimo, con el siguiente personal especializado:

- a) Gerente general o administrador
 - b) Tesorero
- 2.2. El personal profesional contratado por las Afocat no debe tener antecedentes penales ni judiciales por delitos dolosos, ni estar comprendido dentro del Registro de Deudores Alimentarios Morosos (Redam) del Poder Judicial y demás restricciones que establezca la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP.
- 2.3. En caso de que no se hubiera designado un gerente general o un administrador para la Afocat, el presidente del consejo directivo asume la representación legal de la institución y las funciones de administración ordinaria de esta, siempre y cuando demuestre las competencias técnicas y jurídicas necesarias para dicha función, las cuales podrían haberse forjado con el desempeño previo en cargos de administración en cualquiera de las áreas orgánicas de la Afocat desde su creación.
- 2.4. La Superintendencia de Banca, Seguros y AFP tiene la facultad de remover, por causales debidamente motivadas, a miembros del consejo directivo, del consejo de vigilancia, al gerente general o a los principales funcionarios que no cumplan con las exigencias de la ley o su reglamento.

Artículo 3. Autorización para emitir el certificado contra accidentes de tránsito

Las Asociaciones de Fondos Regionales y Provinciales contra Accidentes de Tránsito (Afocat) están autorizadas, en sus respectivas jurisdicciones, para emitir el certificado contra accidentes de tránsito a nivel departamental, provincial, urbano e interurbano otorgado a los transportistas que estén debidamente constituidos para prestar los servicios de transporte público terrestre de pasajeros, regular o especial, incluyendo el transporte público especial de pasajeros en mototaxis de categoría L5.

Artículo 4. Características del certificado contra accidentes de tránsito

Los certificados contra accidentes de tránsito emitidos por las Asociaciones de Fondos Regionales y Provinciales contra Accidentes de Tránsito (Afocat) tienen las siguientes características:

- a) Inmediatez
- b) Cobertura señalada por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP
- c) Efectividad durante su vigencia
- d) Duración de un año
- e) Cobertura a nivel departamental y provincial

Artículo 5. Registro de las Asociaciones de Fondos Regionales y Provinciales contra Accidentes de Tránsito (Afocat)

Las Afocat que se encuentren autorizadas para emitir el certificado contra accidentes de tránsito deben contar con un registro ante la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP, la cual lo administra.

Artículo 6. Cuenta de las Asociaciones de Fondos Regionales y Provinciales contra Accidentes de Tránsito (Afocat)

La cuenta abierta a nombre de la Afocat denominada "Cuenta Pagadora", destinada a la recaudación de aportes y reembolsos para el pago de siniestros, es de naturaleza intangible e inembargable.

Artículo 7. Sistema de consultas web

La Superintendencia de Banca, Seguros y AFP debe contar con un sistema web que permita realizar las consultas de los certificados contra accidentes de tránsito emitidos por las Asociaciones de Fondos Regionales y Provinciales contra Accidentes de Tránsito (Afocat), donde se visualice el número de certificado, vigencia y el tipo de uso del vehículo coberturado.

Artículo 8. Formatos del certificado contra accidentes de tránsito electrónico y físico

Los formatos del certificado contra accidentes de tránsito electrónico y físico disponen de un diseño establecido de acuerdo con las especificaciones que disponga el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 9. Derecho de la víctima

La víctima o sus beneficiarios pueden solicitar a las Asociaciones de Fondos Regionales y Provinciales contra Accidentes de Tránsito (Afocat) el pago de las indemnizaciones o beneficios que se deriven del certificado contra accidentes de tránsito.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Restitución de autorizaciones de las Asociaciones de Fondos Regionales y Provinciales contra Accidentes de Tránsito (Afocat)

Se restituyen las autorizaciones del registro de las Afocat canceladas durante el periodo de emergencia sanitaria, que cubre desde el 12 de marzo de 2020 hasta el 27 de octubre

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS 1969/2021-CR y 3778/2022-CR QUE PLANTEAN NORMAS Y CRITERIOS PARA EL MEJOR FUNCIONAMIENTO DE LOS FONDOS REGIONALES Y PROVINCIALES CONTRA ACCIDENTES DE TRÁNSITO, AFOCAT.

de 2022, que incurrieron en la infracción prevista en el código A.14: No inscribir en los Registros Públicos los mandatos del Consejo de Administración o Gerencia General, contenida en el artículo 47.1 del Decreto Supremo 040-2006-MTC, Reglamento de Supervisión de las Asociaciones de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito -Afocat- y de funcionamiento de la central de riesgos de siniestralidad derivada de accidentes de tránsito.

SEGUNDO. Reglamentación

El Poder Ejecutivo aprueba el reglamento de la presente ley en un plazo no mayor de 30 días hábiles contados a partir de su entrada en vigor.

Salvo mejor parecer,
Dese cuenta.
Sala de Comisión.

Lima, 5 de abril de 2023.

MIEMBROS TITULARES



1. ARAGÓN CARREÑO, LUIS ÁNGEL
Presidente
(Acción Popular)



2. SALHUANA CAVIDES, EDUARDO
Vicepresidente
(Alianza para el Progreso)



3. OLIVOS MARTÍNEZ, LESLIE VIVIAN
Secretaria
(Fuerza Popular)



4. AMURUZ DULANTO, YESSICA ROSSELLI
(Avanza País - Partido de Integración Social)



Firmado digitalmente por:
ARAGON CARREÑO Luis Angel
FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 11/04/2023 11:56:13-0500



Firmado digitalmente por:
AMURUZ DULANTO Yessica
Rosselli FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 13/04/2023 16:42:42-0500



Firmado digitalmente por:
OLIVOS MARTINEZ Leslie
Vivian FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 18/04/2023 17:20:32-0500

**CONSEJO DIRECTIVO DEL
CONGRESO DE LA REPÚBLICA**

Lima, 6 de noviembre de 2023

Al orden del día



JAIME ABENSUR PINASCO
Director General Parlamentario
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS 1969/2021-CR y 3778/2022-CR QUE PLANTEAN NORMAS Y CRITERIOS PARA EL MEJOR FUNCIONAMIENTO DE LOS FONDOS REGIONALES Y PROVINCIALES CONTRA ACCIDENTES DE TRÁNSITO, AFOCAT.



5. BELLIDO UGARTE, GUIDO
(Perú Libre)



6. CERRÓN ROJAS, WALDEMAR JOSÉ
(Perú Libre)



7. GUTIÉRREZ TICONA, PAUL SILVIO
(Bloque Magisterial de Concertación Nacional)



8. JIMÉNEZ HEREDIA, DAVID JULIO
(Fuerza Popular)



9. MEDINA MINAYA, ESDRAS RICARDO
(Somos Perú)



10. MONTALVO CUBAS, SEGUNDO TORIBIO
(Perú Libre)



11. OBANDO MORGAN, AURISTELA ANA
(Fuerza Popular)



12. QUISPE MAMANI, WILSON RUSBEL
(Perú Libre)



13. REVILLA VILLANUEVA, CÉSAR MANUEL
(Fuerza Popular)



Firmado digitalmente por:
BELLIDO UGARTE Guido FAU
20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 13/04/2023 12:48:18-0500



Firmado digitalmente por:
CERRÓN ROJAS Waldemar
Jose FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 18/04/2023 18:16:33-0500



Firmado digitalmente por:
MEDINAMINAYA Esdras
Ricardo FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 19/04/2023 09:00:43-0500

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS 1969/2021-CR y
 3778/2022-CR QUE PLANTEAN NORMAS Y CRITERIOS PARA EL
 MEJOR FUNCIONAMIENTO DE LOS FONDOS REGIONALES Y
 PROVINCIALES CONTRA ACCIDENTES DE TRÁNSITO, AFOCAT.



14. RUIZ RODRÍGUEZ, MAGALY ROSMERY
 (Alianza para el Progreso)



15. TELLO MONTES, NIVARDO EDGAR
 (Bloque Magisterial de Concertación Nacional)



16. VERGARA MENDOZA ELVIS HERNÁN
 (Acción Popular)



17. WONG PUJADA, ENRIQUE
 (Podemos Perú)



18. ZEBALLOS APONTE JORGE ARTURO
 (Renovación Popular)



Firmado digitalmente por:
 ZEBALLOS APONTE Jorge
 Arturo FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 18/04/2023 09:41:44-0500

MIEMBROS ACCESITARIOS



1. AGUINAGA RECUENCO, ALEJANDRO AURELIO
 (Fuerza Popular)



2. ALEGRÍA GARCÍA, LUIS ARTURO
 (Fuerza Popular)



3. CASTILLO RIVAS, EDUARDO ENRIQUE
 (Fuerza Popular)



Firmado digitalmente por:
 VERGARA MENDOZA Evis
 Hernan FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 19/04/2023 10:00:52-0500

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS 1969/2021-CR y 3778/2022-CR QUE PLANTEAN NORMAS Y CRITERIOS PARA EL MEJOR FUNCIONAMIENTO DE LOS FONDOS REGIONALES Y PROVINCIALES CONTRA ACCIDENTES DE TRÁNSITO, AFOCAT.



4. CORDERO JON TAY, MARÍA DEL PILAR
(Fuerza Popular)



5. CHACÓN TRUJILLO NILZA MERLY
(Fuerza Popular)



6. GONZA CASTILLO AMÉRICO
(Perú Libre)



7. GUERRA GARCÍA CAMPOS, HERNANDO
(Fuerza Popular)



8. HERRERA MEDINA, NOELIA ROSSVITH
(Renovación Popular)



9. JUAREZ GALLEGOS, CARMEN PATRICIA
(Fuerza Popular)



10. QUIROZ BARBOZA, SEGUNDO TEODOMIRO
(Bloque Magisterial de Concertación Nacional)



11. QUITO SARMIENTO, BERNARDO JAIME
(Perú Libre)



12. RIVAS CHACARA JANET MILAGROS
(Perú Libre)

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS 1969/2021-CR y 3778/2022-CR QUE PLANTEAN NORMAS Y CRITERIOS PARA EL MEJOR FUNCIONAMIENTO DE LOS FONDOS REGIONALES Y PROVINCIALES CONTRA ACCIDENTES DE TRÁNSITO, AFOCAT.



13. SOTO PALACIOS, WILSON
(Acción Popular)



14. TORRES SALINAS, ROSIO
(Alianza para el Progreso)



15. TRIGOZO REÁTEGUI, CHERYL
(Alianza para el Progreso)



16. ZETA CHUNGA, CRUZ MARÍA
(Fuerza Popular)

Lima, 20 de abril del 2023.

OFICIO N° 0780 -2022-2023-NETM/CR.

**Sr.
LUIS ÁNGEL ARAGÓN CARREÑO
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES DEL
CONGRESO DE LA REPÚBLICA.**

Presente. –

De mi consideración:

Me dirijo a usted Sr. **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES**, para saludarle cordialmente, y al mismo tiempo manifestarle que debido a problemas con mi firma digital, me permito expresamente ADEHERIRME a los siguientes dictámenes:

- DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA 3919/2022-PE, POR EL QUE SE PROPONE LA APROBACIÓN DEL "PROTOCOLO DE ENMIENDA AL ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ Y EL CONSEJO FEDERAL SUIZO RELATIVO A LOS SERVICIOS AÉREOS REGULARES"
- DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS 1969/2021-CR y 3778/2022-CR QUE PLANTEAN NORMAS Y CRITERIOS PARA EL MEJOR FUNCIONAMIENTO DE LOS FONDOS REGIONALES Y PROVINCIALES CONTRA ACCIDENTES DE TRÁNSITO, AFOCAT.

Sin otro particular, hago propicia esta oportunidad para expresarle las muestras de mi especial consideración y estima personal.

Atentamente,

Ref: RAVT-D




EDGAR TELLO MONTES
Congresista de la República

Lima, 14 de abril del 2023

RU 1122197

Oficio N° 1073-2021-2026-PSGT-CR

Señor:

Congresista Luis Ángel Aragón Carreño

PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Presente. -

ASUNTO: Solicito ADHESIÓN a dictamen.

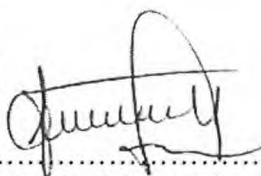
De mi mayor consideración,

Es grato dirigirme a usted para saludarlo cordialmente y al mismo tiempo manifestarle que debido a problemas técnicos con mi firma digital, me permito precisar mi **ADHESIÓN** a los siguientes dictámenes:

- DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA 3919/2022-PE, POR EL QUE SE PROPONE LA APROBACIÓN DEL "PROTOCOLO DE ENMIENDA AL ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ Y EL CONSEJO FEDERAL SUIZO RELATIVO A LOS SERVICIOS AÉREOS REGULARES"
- DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS 1969/2021-CR y 3778/2022-CR QUE PLANTEAN NORMAS Y CRITERIOS PARA EL MEJOR FUNCIONAMIENTO DE LOS FONDOS REGIONALES Y PROVINCIALES CONTRA ACCIDENTES DE TRÁNSITO, AFOCAT

Sin otro particular, hago propicia esta oportunidad para expresarle las muestras de mi especial consideración y estima personal.

Muy Atentamente,



Paúl Silvio Gutiérrez Ticona
Congresista de la República

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Periodo Anual de Sesiones 2022- 2023
Segunda Legislatura Ordinaria

ACTA DE LA DÉCIMO QUINTA SESIÓN ORDINARIA SEMIPRESENCIAL

Miércoles 05 de abril de 2023

En Lima, a las catorce horas con quince minutos del día miércoles 05 de marzo de 2023, en la sala 2 del edificio Víctor Raúl Haya de la Torre y a través de la Plataforma Microsoft Teams, bajo la presidencia del congresista **Luis Ángel Aragón Carreño**, se dio inicio a la décimo quinta sesión ordinaria semipresencial de la Comisión de Transportes y Comunicaciones con la asistencia de los congresistas titulares: Eduardo Salhuana Cavides, Jessica Amuruz Dulanto, Guido Bellido Ugarte, Waldemar Cerrón Rojas, Paul Gutiérrez Ticona, David Jiménez Heredia, Esdras Medina Minaya, Wilson Quispe Mamani, Magaly Ruiz Rodríguez, Nivardo Edgar Tello Montes, Elvis Vergara Mendoza, Jorge Zeballos Aponte, María del Pilar Cordero Jon Tay y Alejandro Agunaga Recuenco. **Con licencia los congresistas:** Leslie Olivos Martínez, Auristela Obando Morgan y Segundo Montalvo Cubas.

El señor presidente: Dio inicio a la décimo quinta sesión ordinaria semipresencial.

1. APROBACIÓN DE ACTA

Se dio por **aprobada el Acta** de la Décimo cuarta sesión ordinaria semipresencial de la comisión de transportes y comunicaciones, celebrada el día 08 de marzo de 2023, en la sala 1 del edificio Víctor Raúl Haya de la Torre del Congreso de la República y a través de la plataforma microsoft teams y la aprobación del Acta de la Tercera sesión extraordinaria descentralizada semipresencial, celebrada el día 15 de marzo de 2023, en el Auditorio de la Municipalidad Provincial de Contumazá, Cajamarca y a través de la Plataforma Microsoft Teams.

2. DESPACHO

Por vía electrónica hemos hecho llegar a sus despachos la relación de los documentos ingresados y remitidos a la Comisión, desde el 16 de marzo al 04 de abril del presente año.

PROYECTOS DE LEY INGRESADOS A LA COMISIÓN

Han ingresado a nuestra comisión los siguientes Proyectos de Ley: 4425, 4445, 4462, 4463, 4561 y 4603, cuya sumilla figura en la agenda que se ha enviado oportunamente a cada uno de los integrantes de esta comisión, para su conocimiento, vía correo electrónico.

Pasen, los referidos proyectos de ley a la secretaría de la comisión para que sigan su trámite correspondiente.

3. INFORMES

Informe del señor presidente

Esta presidencia informa que, se llevará a cabo la Quinta Audiencia Descentralizada de la Comisión

de Transportes y Comunicaciones, en la Provincia Constitucional del Callao, el día 12 de abril del presente año, a las 10 am. en la Municipalidad Provincial del Callao, están todos los congresistas invitados.

Informes de los Congresistas

El señor presidente: Se ofrece el uso de la palabra a los señores congresistas que deseen realizar algún informe. No hubo informes en esta sesión.

4. PEDIDOS

El señor presidente: Se ofrece el uso de la palabra a los señores congresistas que deseen realizar algún pedido, para que sea visto en esta sesión. No hubo pedidos en esta sesión.

5. ORDEN DEL DÍA

El señor presidente, Como primer tema del Orden del Día, tendremos el debate del predictamen recaído en el Proyecto de Ley 1969/2021-CR, cuyo autor es el congresista Edgar Tello Montes ingresado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 10 de mayo del 2022, como única comisión, para su estudio y dictamen, y el proyecto de ley 3778/2022-CR lo hizo el 20 de diciembre de 2022,

Que tratándose de iniciativas que recaen sobre la misma materia, se optó por acumularlas sobre la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, que mejora la regulación sobre el Seguro Obligatorio sobre Accidentes de Tránsito, referente a las AFOCATS.

El señor presidente, Señaló que el objeto de ambas iniciativas es introducir cambios y mejoras en la normativa que regula el funcionamiento de las Asociaciones de Fondos Regionales y Provinciales contra Accidentes de Tránsito (Afocat), a efecto de establecer regulación adicional para su funcionamiento y administración, que dispone su registro ante la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP.

Asimismo, se tiene que resaltar que las AFOCATAS se encuentran en desventaja frente a actores con mayores recursos como son las empresas aseguradoras.

Este proyecto no pretende hacer que las Afocat desaparezcan del mercado con más exigencias burocráticas, sino de apoyarlas para que cumplan sus propósitos, el cual es de administrar los fondos regionales o provinciales contra accidentes de tránsito conformado por los aportes de sus integrantes o asociados.

De igual manera se regula la naturaleza intangible e inembargable de la cuenta abierta a nombre de la Afocat denominada "Cuenta Pagadora", destinada a la recaudación de aportes y reembolsos para el pago de siniestro.

La SBS también manifestó su conformidad respecto a su carácter intangible, ello con el fin de garantizar que el seguro que tenga que ser destinado a la cobertura de accidentes de tránsito no sea afectado por terceros o el Estado.

Finalmente, se ha considerado una disposición complementaria por la cual se restituyen las autorizaciones del registro de las Afocat, que fueron canceladas durante el periodo de emergencia

sanitaria, que cubre desde el 12 de marzo de 2020 hasta el 27 de octubre de 2022, por haber incurrido en la infracción administrativa de no inscribir en los Registros Públicos los mandatos del Consejo de Administración o Gerencia General, lo cual, en muchos casos no pudo realizarse producto del aislamiento social obligatorio por la pandemia Covid-19.

Esto se propone con el ánimo de apoyar a las Afocat que enfrentaron problemas de coordinación interna en los tiempos de pandemia, la cual las afectó, como a muchos emprendimientos económicos.

El señor presidente, Si algún parlamentario quiere hacer el uso de la palabra

Congresista Edgard Tello Monte, indico que este proyecto busca atender las justas demandas a nivel nacional contra los accidentes de tránsito, busca también facilitar a los usuarios con costos módicos y grandes coberturas que son necesarias para cubrir los accidentes de tránsito.

El señor presidente, Por tal motivo, se presenta el presente dictamen recaído en el Proyecto de Ley 1969/2021-CR, por el que se propone modificar el artículo 30 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, que mejora la regulación sobre el Seguro Obligatorio sobre Accidentes de Tránsito, referente a las AFOCATS.

Si algún Congresista desea hacer uso de la palabra se procederá a votar...

El proyecto de ley 1969/2021-CR, ha sido APROBADO POR MAYORIA. Con los votos favorables de los siguientes congresistas: Aragón Carreño, Amuruz Dulanto, Bellido Ugarte, Cerrón Rojas, Gutiérrez Ticona, Ruíz Rodríguez, Tello Montes, Vergara Mendoza y Zevallos Aponte.

Abstenciones. Revilla Villanueva Jiménez Heredia, Cordero JonTay María.

El señor presidente, Como siguiente punto en el orden del día, tenemos el debate del predictamen recaído en el Proyecto de Resolución Legislativa 3919/2022-PE, presentado por el Poder Ejecutivo, en virtud del cual se aprueba el “Protocolo de Enmienda al Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Consejo Federal Suizo, relativo a los Servicios Aéreos Regulares”.

Este proyecto de Resolución ha sido remitido a nuestra comisión como segunda comisión, pues la comisión principal es la de Relaciones Exteriores.

El señor presidente, Indico que el Protocolo de Enmienda versa sobre la materia referida, por lo que, la Constitución Política ordena la obligatoriedad de su aprobación por el parlamento antes de su ratificación por el presidente de la República, ya que una de las atribuciones del Congreso de la República, es aprobar tratados, de conformidad con la Constitución.

El señor presidente, este predictamen, concuerda con el dictamen aprobado en la Comisión de Relaciones Exteriores y que ha sido revisado por la Oficina de Técnica Legislativa del Congreso de la República.

El señor presidente, No habiendo uso de la palabra de algún parlamentario se efectuará a votar el dictamen recaído en el Proyecto de Resolución Legislativa 3919/2022-PE, por el que se aprueba el “Protocolo de Enmienda al Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Consejo Federal Suizo, relativo a los Servicios Aéreos Regulares”.

El proyecto de ley 3919/2022-PE, ha sido APROBADO POR UNANIMIDAD, Con 14 votos

favorables de los siguientes congresistas: Aragón Carreño, Salhuana Cavides, Amuruz Dulanto, Bellido Ugarte, Cerrón Rojas, Gutiérrez Ticona, Jiménez Heredia, Medina Minaya, Quispe Mamani, Ruíz Rodríguez, Tello Montes, Cordero JonTay, Vergara Mendoza y Zevallos Aponte.

El señor presidente, Seguidamente, tendremos la sustentación en el Proyecto de Ley 4272/2022-CR de autoría del congresista Wilson Soto Palacios, en virtud del cual se declara de necesidad pública e interés nacional la construcción de puentes en el departamento de Huancavelica.

Congresista Wilson Soto Palacios, subrayo que la Región de Huancavelica no cuenta con un aeropuerto comercial y el transporte ferroviario actualmente está inoperativo, por lo que esto afecta a la población más vulnerable.

Por lo que este proyecto de ley, tiene por finalidad, poner en agenda las necesidades urgentes de infraestructuras de esta región, como el asfaltado de las vías de comunicación y de interconexión y la construcción de puentes más adecuados y moderno, que permitirá que los productos y materias primas que producen cada distrito y provincia egresen al mercado nacional e internacional, con un menor costo en el traslado y tiempo.

El señor presidente, si algún congresista quiere hacer uso de la palabra, congresista Alejandro Aguinaga

Congresista Alejandro Aguinaga, solicita que en la próxima sesión de la comisión de Transportes y Comunicaciones, se pueda dictaminar y votar el proyecto 1898/2021 que fue presentado el 28-04-2022, que establece los Lineamientos generales para el sistema de edición de licencias de Conducir de vehículos motorizados y No motorizado, para el transporte terrestre, que debe ser integral, homogéneo y estandarizado, así como definir clases, categorías, licencia, modalidades, procedimiento de las entidades complementarias de los referidos sistema, como sus condiciones de acceso de operatividad.

El señor presidente, Como siguiente punto de agenda, tendremos la exposición del tema "Situación Actual de la Empresa Nacional de Puertos -ENAPU S. A.

El señor presidente, señalo que ENAPU, es la empresa pública que brinda los servicios de administración, operación, equipamiento y mantenimiento de los terminales y muelles marítimos, fluviales y lacustres a nivel nacional, contribuyendo al comercio exterior y a la integración territorial.

Actualmente, administra los terminales portuarios de Ilo; Huacho-Supe; Iquitos; Yurimaguas; Puerto Maldonado; el Muelle al Servicio del Perú en Arica; Cabo Blanco; Talara; Eten; Pimentel; Puerto Chicama; Santa; Samanco; San Nicolás y Pisco.

El señor presidente, informo que el día jueves 16 de marzo del presente año, con la presencia del Congresista Edgar Tello, se llevó a cabo una visita inopinada a ENAPU, en sus oficinas administrativas

En dicha visita, se mostró la problemática de la empresa en torno a sus estados financieros y de gestión en recursos humanos y los presuntos cuestionamientos en las designaciones de los funcionarios y personal contratado.

Por estas razones, se ha invitado al presidente del directorio de ENAPU, señor **Manuel Talavera Valdivia** y su Gerente General, **José Romero Vílchez**, así como, a los representantes del sindicato **FENTENAPU**, **Víctor Ernesto Castillo Ríos**, y al secretario nacional de defensa y derechos humanos de la Central de Trabajadores del Perú **Raúl Mena Álvarez**.

Señor Manuel Talavera Valdivia (presidente del Directorio de ENAPU), indico que actualmente la empresa de ENAPU, solo cuenta con cinco terminales, que han sido concesionados, tenemos el terminal de IQUITOS, ILO, YURIMAGUAS, HUACHO/SUPE y MASP ARICA y en Salaverry es una oficina que esta para terminar su actividad.

La oficina del Callao es netamente una oficina administrativa en razón qué, en el 2010, fueron concesionados los terminales que tenía los puertos del callao a APM Y DP WORLD.

Al recibir la administración de ENAPU, en mayo del 2022, de acuerdo a los Estados Financieros auditados por la contraloría de la república, hasta el año 2020, tuvo pérdidas por 248,523,242.00 soles, así recibimos la empresa.

Cabe precisar que, en vista de los incumplimientos, esta gestión derivó los casos al Órgano de Control Institucional para las acciones de control pertinentes.

El señor presidente, ahora intervendrá los invitados el señor Víctor Ernesto Castillo Ríos (secretario general del Sindicato FENTENAPU) y el señor Raúl Mena Álvarez (secretario nacional de defensa y derechos humanos de la CTP)

Señor Víctor Ernesto Castillo Ríos (secretario general del Sindicato FENTENAPU), manifestó que el Congresista Wong, viene sosteniendo, que el sindicato en forma voluntaria propuso la designación del señor Manuel Talavera Valdivia como presidente del directorio de ENAPU, lo cual es totalmente falso.

EL congresista Wong condicionó que se iba a cambiar a los directores, porque el ministro prófugo era su amigo y aún gerente general que era amigo del señor Talavera, que por su perfil no fue designado por FONAFE.

Debemos mencionar que hay una denuncia presentada ante FONAFE, de una irregular contratación de posiblemente un socio comercial del señor presidente del directorio que trabajó conjuntamente con él, en el gobierno regional de Apurímac y que fue denunciado por direccionar las contrataciones de una conciliación, que fue denunciado por un regidor.

A su vez, quiero hacerle llegar documentación del ex gerente general destituido hace algunos días, en donde denuncia una serie de irregularidades, entre ellas la contratación de otro locador que trabaja en la oficina de planeamiento y presupuesto que ha sido sentenciado a cuatro años y cuatro meses por una transferencia de un presupuesto del hospital en Apurímac.

También le hemos alcanzado las contrataciones de militantes del PARTIDO PODEMOS, esa fue la intención que tuvo el congresista Enrique Wong para secuestrar ENAPU, a través de la designación, uno fue candidato regional en la campaña de la señora Karen Rivera que fue candidata al gobierno regional y la otra contratación de la señora Muriel Álvarez que fue jefa de campaña de la candidata al gobierno regional, quién fue secretaria del gerente general y entre la

denuncia que él, manifiesta por No renovar el contrato a esta señora, le han retirado la confianza, todas y otras irregularidades están en el expediente.

Una gestión se mide por resultados y esta gestión para nosotros es mala, no se ha ejecutado el presupuesto, no se ha comprado maquinaria, no se ha hecho nada y los resultados financieros de utilidades no representan gastos operativos, representan aportes de APM Terminals, en la práctica no se ha invertido, no se ha ejecutado, no tenemos perfil para darle viabilidad a todos los proyectos.

Pedimos a esta comisión que se cite a la directora ejecutiva de FONAFE, para que exprese las razones porque no ha tomado una decisión en las denuncias que hemos sostenido.

Solicitamos a la comisión de transportes del congreso remita copia de lo actuado a la oficialía mayor o a la dirección de recursos humanos del congreso para que se inicie el proceso disciplinario laboral contra el señor Manuel Talavera Valdivia, a fin de que se imponga la sanción legal que corresponda

Señor Raúl Mena Álvarez (secretario nacional de defensa y derechos humanos de la CTP), menciono que no podemos ser ajeno a la realidad, hay injerencias, por lo que se tiene que corregir, no sabemos porque FONAFE no ha actuado en su debido momento cuando hemos denunciado.

El señor presidente, damos el uso de la palabra al señor Manuel Talavera para que responda las observaciones del señor Víctor Castillo Y Raúl Mena

Señor Manuel Talavera Valdivia señalo, que No, lo nombra el presidente, ni el ministro de transportes, su curriculum ha sido evaluado por la dirección ejecutiva de FONAFE que está constituida por cinco ministros que forman el directorio de FONAFE.

Señor Noriega, manifestó que no se puede negar los hechos.

Señor Manuel Talavera Valdivia, informó que solicitó garantías personales y que el señor Víctor Castillo habla de que ingresaron militantes del Partido PODEMOS, cuando él, fue secretario general del partido PODEMOS y alquilaba el local de la federación del 2017 a octubre del 2022.

Congresista Edgar Tello, indicó que hay bastante denuncia al respecto, que debe investigarse.

El señor presidente, señalo que el día jueves 16 de marzo del presente año, se realizó una visita inopinada a ENAPU, en sus oficinas administrativas en donde acogimos las denuncias que fueron presentadas por los sindicatos y las quejas vertidas por un grupo de trabajadores de la empresa.

Es por eso que se convocó a esta sesión para escuchar a ambas partes tanto del directorio y la gerencia general, así como los sindicatos y si existen problemas en la empresa nacional de puertos, esto se solucione, este es el objetivo fundamental.

En primer lugar, vamos a invitar a la señora Lorena Masías, directora ejecutiva de fonafe para saber cómo fue la designación del presidente del directorio de ENAPU.

En segundo lugar, se puede solicitar facultades de comisión especial investigadora, para poder derivar el caso a la comisión de fiscalización, incluso la Contraloría General de la República de

acuerdo a sus potestades y atribuciones debería participar.

Estos son mecanismos, algunos de control político, otras de fiscalización propias que tiene la contraloría que podemos ejecutar como comisión, para eso tenemos la documentación necesaria del sindicato y del presidente del directorio, nosotros queremos que se transparente las cosas, ahí tenemos las opciones, la comisión de fiscalización o la comisión especial con facultades autorizadas por el pleno del congreso y la participación de la contraloría.

No desnaturalicemos el objetivo de esta empresa nacional de puertos respecto a sus fines y objetivos.

CIERRE DE LA SESIÓN

El señor presidente, antes de finalizar la sesión, aprobaremos la dispensa para ejecutar los acuerdos sin esperar el trámite de aprobación del acta.

De no haber ninguna observación por parte de algún parlamentario, la damos por aprobado.

Ha sido **APROBADO**.

Se levantó la sesión a las dieciséis horas con veintiséis minutos.

Se deja constancia que forma parte de esta acta la transcripción de la versión magnetofónica de la presente sesión, y complementariamente el audio y video de la misma.

Presidente

Secretaria