



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES

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

Señor presidente:

Ha sido remitido para dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y el artículo 67 del Reglamento del Congreso de la República:

- El Proyecto de Ley 3599/2022-PE, presentado por el Poder Ejecutivo, por el que se propone la Ley que promueve la contratación preferente de personal o empresa local y/o regional para el desarrollo de actividades económicas circunscritas al transporte de mercancías y transporte de trabajadores.

I. SITUACIÓN PROCESAL

El Proyecto de Ley 3599/2022-PE, fue presentado en el Área de Trámite Documentario el 21 de noviembre de 2022, siendo recibido en la Comisión de Transportes y Comunicaciones, el día 24 de noviembre de 2022, como segunda comisión para su estudio y dictamen.

El presente dictamen fue **aprobado por mayoría** de los miembros de la Comisión de Transportes y Comunicaciones presentes en la décimo primera sesión ordinaria semipresencial, celebrada el día miércoles 04 de enero de 2023, con los votos favorables de los siguientes congresistas: Aragón Carreño, Salhuana Cavides, Cerrón Rojas, Gutiérrez Ticona, Medina Minaya, Montalvo Cubas, Ruiz Rodríguez, Tello Montes, Wong Pujada y Zeballos Aponte. Los siguientes congresistas votaron en Abstención: Jiménez Heredia, Obando Morgan, Revilla Villanueva y Yarrow Lumbreras. No hubo votos en contra.

II. CONTENIDO DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

El contenido de la propuesta legislativa presentado en el proyecto de Ley 3599/2022-PE,



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

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

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES

tiene por finalidad mejorar las condiciones de las empresas locales de transporte de mercancías y trabajadores, promoviendo un mayor compromiso orientado al desarrollo regional y repercutiendo positivamente en los índices de competitividad del país en su integridad.

La fórmula legal originalmente propuesta es la siguiente:

Artículo 1.- Objeto de la Ley.

El objeto de la presente Ley es promover la contratación preferente de personal o empresa, local y/o regional, para el desarrollo de actividades económicas dentro del territorio nacional circunscritas al transporte de mercancías y al transporte de trabajadores en diferentes sectores productivos; a efectos de mejorar las condiciones comunitarias con un mayor compromiso orientado al desarrollo local y regional, repercutiendo positivamente en los índices de competitividad nacional.

Artículo 2.- Ámbito de aplicación.

La presente Ley se aplica a los siguientes sujetos:

- a) *El Poder Ejecutivo, incluyendo Ministerios y Organismos Públicos.*
- b) *Los Gobiernos Regionales y Locales.*
- c) *Las empresas y/o cualquier entidad del sector privado que realice actividades económicas en los diferentes sectores productivos y son potenciales generadores de la demanda de transporte de mercancías y de transporte de trabajadores a nivel nacional, regional o local.*

Artículo 3.- Contratación preferente.

Los sujetos señalados en el literal c) del artículo 2 de la presente Ley, pueden orientar su demanda preferentemente a la contratación de personal o empresa, local y/o regional, para la realización de las actividades económicas dentro del territorio nacional circunscritas al transporte de mercancías y de transporte de trabajadores, en tanto el servicio ofrecido cumpla con las características de la actividad y estándares requeridos por los agentes económicos demandantes del servicio de transporte de mercancía.

Artículo 4.- Medidas de promoción de transporte de mercancías y de trabajadores.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en trabajo conjunto con las Entidades señaladas en los literales a) y b) del artículo 2, promueve las gestiones necesarias para

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES

la capacitación y/o acciones pertinentes para que micro, pequeñas y medianas empresas prestadoras de servicio de transporte de mercancías y de transporte de trabajadores, se asocien bajo cualquier modalidad permitida por ley que fomente la articulación empresarial generando economías colaborativas y puedan ofrecer el servicio de acuerdo a las características de la actividad y bajo los estándares requeridos por los agentes económicos demandantes del servicio de transporte de mercancías y del transporte de trabajadores.

Artículo 5.- Reporte de contratación.

5.1 Los sujetos señalados en el literal c) del artículo 2 que orienten la contratación del transporte de mercancías y/o de transporte de trabajadores, que promueve la presente ley, reportan de forma trimestral al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en atención a lo estipulado en el artículo 3, pudiendo acreditar para dicho efecto con las copias de las facturas y/o contratos generados por la prestación de los servicios contratados con los prestadores del transporte de mercancías y/o del transporte de trabajadores, locales y/o regionales.

5.2 El tratamiento de la información será considerado como confidencial por los trabajadores del Ministerio de Transportes y Comunicaciones que tengan acceso a la misma, de acuerdo a la normativa que rige la materia.

Artículo 6.- Incentivos para los generadores de mercancías y empresas que contraten transporte mercancías y/o de trabajadores.

En mérito al cumplimiento de lo establecido en la presente Ley, los sujetos señalados en el literal c) del artículo 2, que reporten de forma eficiente la contratación de personal o empresa, local y/o regional, de transporte de mercancías y/o de transporte de trabajadores, forman parte de las publicaciones periódicas del ranking de buenas prácticas empresariales en beneficio del desarrollo local y/o regional del transporte de mercancías y del transporte de trabajadores, entre otros, a cargo del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, la cual servirá de insumo para mejorar los índices de competitividad nacional y la imagen de responsabilidad social de las empresas generadoras de mercancías.

Artículo 7.- Prohibición.

Para efectos de lo dispuesto en el artículo 3, aquel beneficiado con la contratación preferente promovida por la presente Ley, no puede subcontratar a un tercero para la ejecución del servicio de transporte de mercancías y/o transporte de trabajadores en los diferentes sectores productivos.

Disposiciones Complementarias Finales

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES

Primera. Informe al Congreso de la República.

El Ministerio de Transporte y Comunicaciones presenta de forma semestral a la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, un informe respecto a la implementación y seguimiento de las gestiones realizadas en cumplimiento de la presente Ley.

Segunda. Normas complementarias y reglamentarias.

Se faculta al Ministerio de Transporte y Comunicaciones a crear el ranking de buenas prácticas empresariales en beneficio del desarrollo local y/o regional del transporte de mercancías y del transporte de trabajadores y a emitir las normas complementarias y reglamentarias necesarias que establezcan las condiciones, requisitos y otros aspectos para la correcta aplicación y cumplimiento de la presente Ley, mediante Decreto Supremo con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, en un plazo no mayor a sesenta (60) días calendario desde su publicación en el Diario Oficial “El Peruano”.

III. MARCO NORMATIVO

3.1. Legislación nacional

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Ley 26889, Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa. Ley 27293, Ley del Sistema de Inversión Pública.
- Ley 27972 Ley Orgánica de Municipalidades
- Ley 27867 Ley Orgánica de Gobiernos Regionales
- Ley 30225, Ley de Contrataciones del Estado
- Ley 28015, Ley General de la Pequeña y Microempresa.
- Ley 29733, Ley de Protección de Datos Personales.
- Resolución Ministerial 0658-2021-MTC/01, Reglamento de Organización y

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES

Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

- Decreto Supremo 082-2019-EF, que aprueba el Texto Único Ordenado de la Ley 30225, Ley de Contrataciones del Estado.
- Decreto Supremo 042-2003-EM, Establecen compromiso previo como requisito para el desarrollo de actividades mineras y normas complementarias; y sus modificatorias.

IV. ANALISIS DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

4.1 Antecedentes

El periodo mundialmente conocido como la pandemia de COVID 19, impacto negativamente en la mayoría de actividades económicas, siendo el sector transportes, uno de los más golpeados. Sumado a ello, el advenimiento de hostilidades y la posterior guerra entre Ucrania y Rusia, incidió decididamente con el precio de los combustibles, pues este último país, es uno de los principales productores de petróleo del globo.

En consecuencia, el sector transporte se encuentra ante un contexto de grandes retos y desafíos históricamente recurrentes. El sector, deberá estar preparado para dar respuestas a las contingencias del mercado global y a los procesos de modernización, junto a una adecuada infraestructura física y económica. Asimismo, a lo largo de la historia nacional, este sector ha tenido un gran impacto en el desarrollo del país, permitiendo la vinculación de las diferentes regiones a las zonas de producción y de consumo.

El transporte de mercancías por carretera tiene como rol principal aportar dinamismo al comercio de bienes y al proceso productivo mediante la movilización de insumos y mercancías, puesto que permite su recolección, movilización, almacenaje y entrega. Así, hace viable las transacciones comerciales dentro de cuyos términos se asume la responsabilidad de entrega hasta el lugar donde se ubica el cliente final, lo que lo convierte en un eslabón de suma importancia para la cadena logística.



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

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

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES

Dentro de lo que se denomina proceso logístico, existen actividades que agregan valor, como es el caso del transporte, al crear utilidad mediante el movimiento de la mercancía de un lugar hacia otro, ya sea para el consumo, comercio o para iniciar un proceso productivo. También genera utilidad en términos de tiempo y costos, puesto que determina cuán rápido se mueve la mercancía desde un punto a otro generando un costo de oportunidad. En consecuencia, la oferta de servicios de transporte constituye una condición necesaria para sostener la logística, el abastecimiento de bienes y servicios, el comercio y el crecimiento económico de un país.

En ese sentido, debe entenderse que el transporte de mercancías por carretera es el nexo más importante de toda esta cadena logística y de distribución, ya que representa alrededor del 80-90% del total de la mercancía movilizada en todos los modos de transporte en el país¹; y tiene como objetivo principal el traslado y entrega de la mercancía para iniciar y concretar las actividades económicas que se desarrollan dentro del país.

El transporte de mercancías por carretera es altamente diversificado, especializado y segmentado debido a la gran variedad de productos a ser transportados. Esto ha derivado en múltiples formatos y/o prácticas comunes en el transporte carretero, dentro de los cuales puede citarse el transporte de larga distancia, de corta distancia, de distribución local, así como en función al tipo de mercancía (transporte de granel, líquidos, contenedores, pallets, carros, productos refrigerados, entre otros). En dicho contexto conviene reflexionar sobre los retos que el transporte de mercancías por carretera en el Perú tendrá que acometer dado su rol estratégico en la economía y la variedad de las actividades productivas.

Muchas de las actividades productivas que se realizan en el Perú, como la minera, de hidrocarburos y agropecuaria, se desarrollan en distintas regiones del país, generando impactos directos e indirectos en el ambiente y en la dinámica socioeconómica de las

¹ Fuente: MINCETUR (2015). Guía de Orientación al usuario de transporte terrestre. Volumen III; y MTC (2022). Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística. Estimación para el modelo de transporte con base a toneladas movilizadas en el 2019 por modo de transporte.

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES

regiones, que esperan que estas actividades influyan positivamente en el beneficio y desarrollo local, fomentando las actividades económicas locales conexas y mejorando la calidad de vida de sus ciudadanos.

Considerando que estas actividades se circunscriben a territorios geográficos determinados, es consecuente que sean impulsoras del desarrollo económico y social local y regional, a través de la acción directa o indirecta en la adquisición de bienes y servicios diversos. Una de estas formas de acción directa es a través de la adquisición del servicio de transporte de mercancías terrestre, que, como se ha mencionado, es el principal medio de distribución de mercancías a nivel nacional.

Sin embargo, se ha extendido la tendencia de centralizar la movilización de las mercancías con unas pocas empresas de transportes u operadores logísticos, lo que limita la diversificación de la economía, especialmente en los ámbitos locales y regionales y sobretodo no se logra el aprovechamiento de los vehículos disponibles en el país para actividades de transporte.

Ahora bien, según la Encuesta Nacional en Logística 2020² (ENL), se estimó que un vehículo puede andar en un día hábil y con buenas condiciones hasta 500 Km. Si se proyectan estos 500 Km en un mes, se estima que, en 22 días hábiles, un vehículo podría andar casi 11,000 Km (dato que será tomado como referencia técnica). Para este dato, la Encuesta se enfocó en estimar los kilómetros recorridos por tipo de vehículo y sobre el número de veces que un vehículo alcanza a ir y volver hasta la región de consumo. Los resultados se analizaron y caracterizaron en dos tipos de movimiento de mercancías. Primero las rutas nacionales, que son los transportes que se hacen a distintos municipios y regiones y, en general, de un solo origen a un solo destino. Segundo, las rutas urbanas, que son las de distribución de

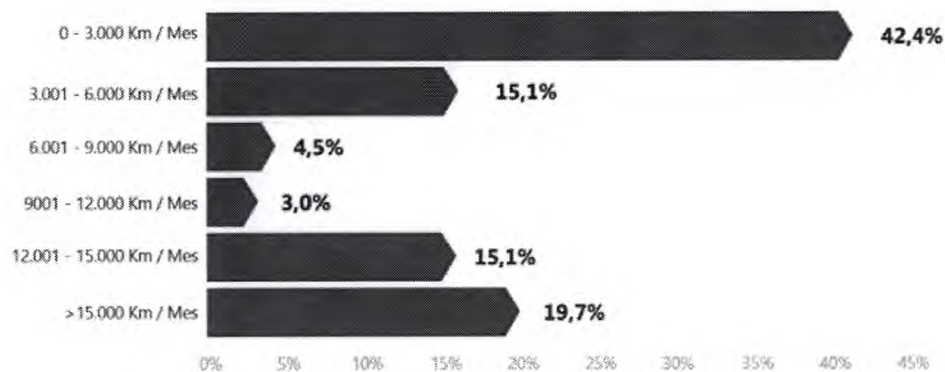
² <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2998628/INFORME%20FINAL%20ENL.pdf>

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES

mercancías dentro de las ciudades y que involucren un solo punto de cargue y varios puntos de descargue.

Si se considera la referencia técnica frente al uso adecuado de los vehículos, se esperaría que gran parte de los vehículos superaran los 11,000 Km en un mes. Sin embargo, los resultados de la Encuesta mostraron que el 57.5% de vehículos en las rutas nacionales recorrieron menos de 6,000 Km al mes y se destaca que hay un 19.7% de vehículos que tienen una utilización superior a los 15,000 Km al mes, este dato nos podría llevar a afirmar que el movimiento de mercancías se centraliza en pocas empresas del país.

Gráfico 1: Utilización medida en Km. recorridos nacionales



Fuente: Encuesta Nacional en Logística 2020

Siguiendo con el análisis, y nuevamente tomando como referencia la ENL, en la siguiente imagen, vemos que también la mayoría de empresas generadoras de mercancías tercerizan el servicio de transporte de mercancías y distribución dado que resultan costosos para la misma empresa invertir en infraestructura y equipos, así como en su manutenzione, lo cual evidencia que el transporte es una actividad costosa sobre todo si tiene bajas tasas de utilización como se manifestó anteriormente.

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES

Gráfico N° 2: Porcentaje de tercerización por tamaño de empresa

Proceso	Grande empresa	Microempresa	Pequeña empresa	Mediana empresa
Transporte de carga/distribución	87,3%	59,5%	83,8%	81,0%

Fuente: Encuesta Nacional en Logística 2020

En ese sentido, algunos sectores del Gobierno buscaron implementar medidas que puedan promover esta adquisición de bienes y servicios dentro de los ámbitos regionales y locales. Es así que, mediante Decreto Supremo N° 042-2003-EM, de setiembre de 2003, se establecieron los compromisos previos como requisito para el desarrollo de actividades mineras y normas complementarias. En esta disposición normativa se contemplaba “*adquirir preferentemente los bienes y servicios locales para el desarrollo de las actividades mineras y la atención del personal, en condiciones razonables de calidad, oportunidad y precio, creando mecanismos de concertación apropiados*”. Asimismo, que se presentaría un informe anual sobre las actividades realizadas relacionadas con los compromisos.

Posteriormente, en agosto de 2010, se publicaría el Decreto Supremo N° 052-2010-EM, que plantearía modificaciones a la norma antes descrita, considerando lo siguiente: “*f) Desarrollo Económico: Contribuir al desarrollo económico local y/o regional a través de la adquisición preferente de bienes y servicios locales y/o regionales en condiciones razonables de calidad, oportunidad y precio para ambas partes y la promoción de iniciativas empresariales; que busquen la diversificación de las actividades económicas de la zona*”.

De otro lado, también es necesario considerar que, dentro de las modalidades de prestación del servicio de transporte público de personas previstas en el Reglamento Nacional de Administración de Transporte (RNAT), se encuentra la prestación del servicio de transporte especial de personas, bajo la modalidad de transporte de trabajadores.

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES

Entonces, en el marco de la pandemia y emergencia sanitaria por el brote del Coronavirus (Covid-19) desde marzo de 2020, el servicio de transporte de personas en la modalidad de turístico y de trabajadores en los ámbitos nacional y regional se ha visto perjudicado, pues ambos servicios fueron suspendidos, estimándose que en el transporte interprovincial el tamaño del mercado para ese año 2020 se redujo en un 50%, lo que ha influido también sobre los niveles de desigualdad y pobreza en nuestro país. Ello incrementa de manera importante el grupo de la población en situación de vulnerabilidad social.

En ese contexto, el MTC adoptó una serie de medidas, como el Régimen Excepcional dispuesto en primera instancia mediante Decreto Supremo N° 011-2020-MTC, que fue prorrogado consecutivamente, a fin de minimizar la afectación que venía produciendo la necesaria medida de aislamiento decretada con la declaración de Estado de Emergencia Nacional en la economía de las empresas que brindan el servicio de transporte de personas en los ámbitos nacional y regional, así como aquellas que brindan el servicio de transporte especial de personas, cuyas actividades cotidianas han tenido que suspenderse ante las restricciones dispuestas en el marco del referido Estado de Emergencia Nacional.

En el mismo caso del transporte de mercancías, se hace necesario contemplar mecanismos que promuevan la contratación preferente de empresas locales o regionales de transporte de personas, en la modalidad de traslado de trabajadores, en las condiciones mínimas requeridas de calidad, oportunidad y seguridad, ya que constituiría una forma eficiente para dinamizar la economía local y regional.

4.2 Fundamento técnico de la propuesta normativa

Descripción del problema:

a. Falta de aprovechamiento de los vehículos de transporte de mercancías local o regional que impacta en la utilidad y en los costos logísticos asociados al transporte



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

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

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES

Si bien el generador de mercancías analiza las facilidades logísticas y el sistema de transporte y distribución que mejor se adapte a sus requerimientos, es necesario considerar que, como agente económico, es importante que promueva el desarrollo local, especialmente con acciones directas, como la adquisición de bienes o contratación de servicios; dentro de los que resalta, por su importancia, el transporte de mercancías local y/o regional y el cual también puede resultar más eficiente por estar circunscrito a un ámbito territorial cercano reduciéndose costos operativos.

En un reciente estudio realizado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones con cooperación técnica del BID se ha desarrollado la actualización del Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística del Perú 2020 – 2030, en el cual, mediante un modelo de transporte de mercancías, se ha podido calcular la producción de viajes en vehículos de transporte de mercancías que se generan en cada departamento al día, así como cuántos de esos viajes producidos son viajes internos, es decir viajes cuyo destino es el mismo departamento de origen, o viajes externos, que son viajes que tienen como destino otros departamentos. Estos datos se pueden observar en la siguiente gráfica:

Gráfico N° 3: Viajes diarios del servicio de transporte de mercancías producidas totales en el País 2019

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES

Departamento	Viajes Producidos Totales	Viajes Internos	Viajes Externos	% Viajes Internos	% Viajes Externos
CUSCO	2,562	1,916	647	75%	25%
LA LIBERTAD	7,664	5,725	1,940	75%	25%
LIMA	12,060	8,293	3,767	69%	31%
PUNO	1,900	1,240	659	65%	35%
ICA	3,084	1,980	1,104	64%	36%
AREQUIPA	4,594	2,949	1,645	64%	36%
HUANUCO	1,085	677	408	62%	38%
JUNIN	2,780	1,689	1,091	61%	39%
SAN MARTIN	1,239	721	518	58%	42%
LORETO	624	361	263	58%	42%
LAMBAYEQUE	5,653	3,269	2,385	58%	42%
APURIMAC	448	249	199	56%	44%
TUMBES	257	138	119	54%	46%
PIURA	3,733	1,976	1,757	53%	47%
CAJAMARCA	1,977	1,038	939	53%	47%
MOQUEGUA	5,638	2,897	2,741	51%	49%
ANCASH	3,354	1,685	1,669	50%	50%
UCAYALI	325	130	195	40%	60%
AYACUCHO	957	376	581	39%	61%
AMAZONAS	505	167	338	33%	67%
MADRE DE DIOS	175	51	124	29%	71%
HUANCAVELICA	607	151	457	25%	75%
PASCO	1,101	220	882	20%	80%
TACNA	2,934	493	2,442	17%	83%

Fuente: PL 03599/2022-PE

Con el cuadro anterior, se puede observar que 17 regiones del país realizan más de 50% del movimiento de mercancías por transporte terrestre dentro de su misma región, llegando en algunas regiones como Cusco, La Libertad, Lima y Puno a superar el 65%.

Esta información, sumado a los datos indicados en la ENL, muestra que **no existe una homogeneidad en el aprovechamiento de los vehículos de transporte y en los servicios brindados por empresa y por región**, lo cual repercute en la utilidad del transportista, en los costos logísticos asociados al transporte y finalmente en el desarrollo económico local y/o regional.

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES

Esto puede contrastarse en los costos logísticos que para el año 2019, representaron en promedio a nivel nacional 16% del costo de ventas³ y donde el transporte y la distribución representó un 23.3% de este costo logístico.

Gráfico N° 5: Costos logísticos asociados al transporte



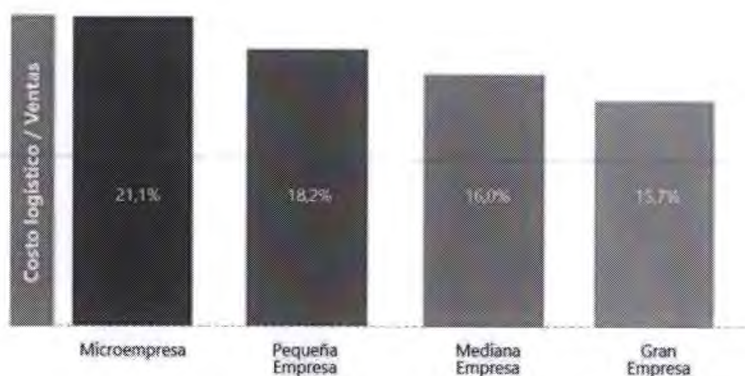
Fuente: Encuesta Nacional en Logística 2020

Asimismo, este costo logístico promedio aumenta en los casos de empresas de menor tamaño, presentándose una diferencia equivalente a un 34% más del costo logístico en una microempresa que en una gran empresa y un 15.4% más que una pequeña empresa, lo que revela la necesidad de cerrar la brecha de costo.

Gráfico N° 6: Costos logísticos por tamaños de empresa

³ Encuesta Nacional de Logística 2020, <https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/2898085-mtc-realiza-presentacion-de-resultados-de-la-1era-encuesta-nacional-de-logistica-en-el-pais>.

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES



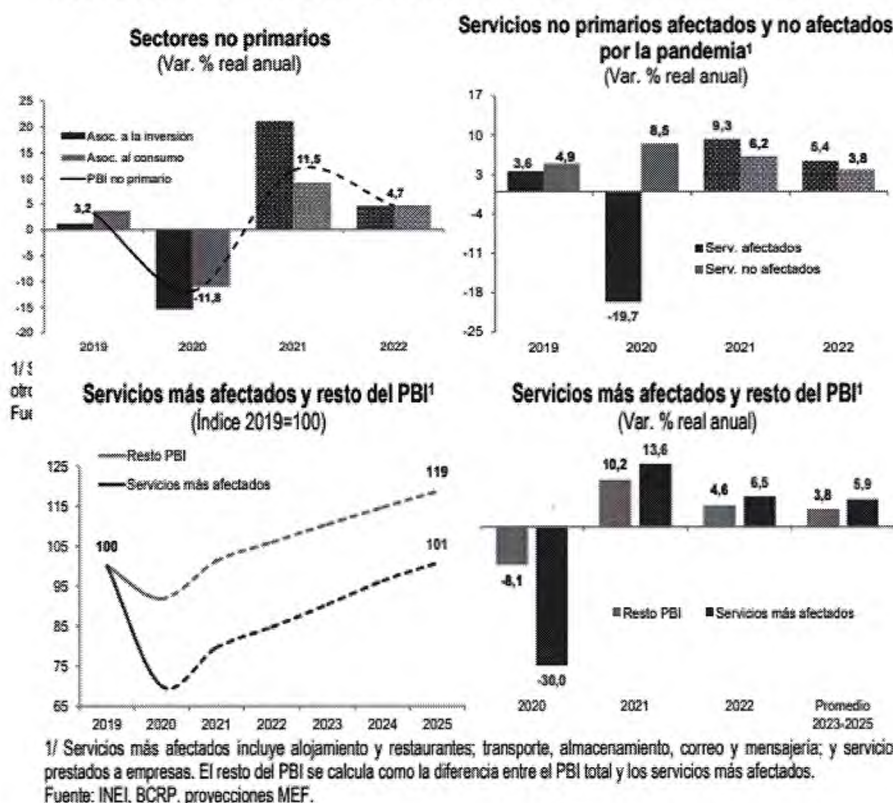
Fuente: Encuesta Nacional en Logística 2020

Sumado a ello, en el contexto de recuperación económica, un punto clave es la diversificación de las actividades económicas en las diferentes regiones del país. Por tanto, es pertinente citar los indicadores publicados por el Ministerio de Economía y Finanzas en el Marco Macroeconómico Multianual 2022 – 2025⁴, en los cuales consideran al transporte como unos de los sectores no primarios más afectados por la pandemia:

⁴Marco Macroeconómico Multianual 2022 – 2025, aprobado en sesión de Consejo de Ministros el 25 de agosto de 2021. Revisado con fecha 20 de septiembre de 2022 en el siguiente enlace web https://www.mef.gob.pe/contenidos/pol_econ/marco_macro/MMM_2022_2025.pdf

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES

Gráfico N° 7: Sectores no primarios afectados y no afectados por la pandemia



Fuente: Marco Macroeconómico Multianual 2022 – 2025 (MEF, 2021)

De acuerdo al documento citado, el sector transporte, así como otras actividades económicas vinculadas con la prestación de servicios, fueron las que registraron mayores caídas en su crecimiento por la pandemia en el año 2020, y recién retornarán gradualmente a los niveles pre COVID-19 entre el 2023 y 2025.

"Los sectores alojamiento y restaurantes; **transporte**, almacenamiento, correo y mensajería; y servicios prestados a empresas (12,1% del PBI) crecerán 5,9% en promedio entre 2023 y 2025. **La recuperación de estos servicios se dará de forma progresiva y alcanzarían**

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES

niveles similares a los registrados previo a la pandemia (2019) en 2025, a diferencia del resto de los sectores no primario”⁵

Por tanto, como se aprecia de la estadística publicada por el MEF, el sector servicios de transporte no se recuperará de los niveles pre pandemia sino hasta el año 2025, lo cual impacta en la competitividad local y/o regional.

b. Barreras para el desarrollo del transporte de mercancías

Por otro lado, es preciso indicar que existen altas barreras para el desarrollo del transporte de mercancías sobre todo en el ámbito local y/o regional, debido a que por su estructura, son mayoritariamente empresas de transporte con una flota de 1 a 4 vehículos de transporte de mercancías máximo; y, que por la baja utilización operativa del vehículo y los impactos económicos de la pandemia por el COVID-19 incidieron en la falta de recursos para mejorar los estándares requeridos del servicio⁶, en muchas ocasiones difícilmente pueden cumplir con las condiciones que solicitan las empresas generadoras del servicio de mercancías.

En concordancia con los datos del Reporte de Transportistas de Carga y la información proporcionada por los gremios de transportistas (UNT, GNTC) se tiene que el 80% de transportistas de mercancías a nivel nacional poseen flotas reducidas de vehículos (menor a 4), especialmente en las regiones del interior del país, por lo que es un referente sobre la **limitada oferta para las empresas generadoras de carga** que requieren mayores flotas de vehículos, siendo esta, entre otras, **una barrera para el desarrollo del transporte de mercancías** de manera sostenible al tener menos probabilidades de ser contratados.

⁵ MARCO MACROECONÓMICO MULTIANUAL 2022-2025, pp. 61-62.

⁶ Se entenderá por “estándares requeridos” a los requisitos y condiciones mínimas que el generador de mercancías solicite para contratar el transporte de mercancías y de trabajadores, bajo criterios de calidad y eficiencia.

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES

Gráfico N° 3: Viajes diarios del servicio de transporte de mercancías producidas totales en el País 2019

Flota	Número de empresas	%	Flota	Total de unidades	%
5 o menos	124,875	93%	5 o menos	189,462	55%
entre 6 y 10	5,291	4%	entre 6 y 10	39,049	11%
entre 11 y 20	2,100	2%	entre 11 y 20	29,906	9%
entre 20 y 50	1,015	1%	entre 20 y 50	30,934	9%
entre 50 y 100	247	0%	entre 50 y 100	16,909	5%
más de 100	159	0%	más de 100	37,889	11%
TOTAL	133,687		TOTAL	344,149	

Fuente: Encuesta Nacional en Logística 2020

Asimismo, esto puede tener correlación con la percepción por parte de las empresas generadores de mercancías que perciben que en algunos macro ámbitos regionales no hay la suficiente oferta de servicios de transporte de mercancías. De acuerdo a la ENL, solamente en el macro ámbito sur se percibe una oferta al 100% de los servicios de transporte de mercancías, mientras que en los macro ámbitos norte y centro es alrededor del 67-69% y en el macro ámbito oriente alrededor del 33%; lo cual podría atribuirse a una asimetría de información entre los generadores de carga y la oferta de transporte de carga o a la falta de estándares de calidad requeridos por parte de los transportistas.

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES

Gráfico N° 8: Porcentaje de oferta de servicios de transporte por macro ámbitos

	Norte	Centro	Oriente	Sur
Distribución y/o transporte	69,2%	67,7%	33,3%	100%

Fuente: Encuesta Nacional en Logística 2020

En consecuencia, ello motiva la propuesta de que, desde el Poder Ejecutivo, con las entidades competentes, se promuevan iniciativas de asociación de transportistas, en las modalidades permitidas por ley, para que puedan incrementar el número de vehículos en su flota disponible, además de mejorar y formalizar la prestación del servicio y cumplir con otras condiciones análogas, que les permitan mejorar su competitividad.

Así también es importante, mediante una medida normativa, que se incentive y motive a que las empresas que han optado por contratar personal o empresa local y/o regional reporten periódicamente dichas contrataciones, de tal forma podamos mejorar los indicadores mencionados anteriormente.

Lo que se busca es trabajar en el marco del ejercicio de las libertades económicas y el derecho al trabajo de los transportistas, conductores y operadores de carga locales y/o regionales, en igualdad de condiciones y promoviendo una mayor y eficaz participación económica, que los integre a las cadenas productivas de los sectores productivos nacionales, a través de la prestación del servicio de transporte de mercancías y de transporte de trabajadores.

4.3 Análisis de impactos cuantitativos y/o cualitativos de la norma

En suma, el Proyecto de Ley, promueve que las empresas y/o cualquier entidad del sector privado que realice actividades económicas en los diferentes sectores productivos y son potenciales generadores de la demanda de transporte de mercancías y de transporte de

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES

trabajadores a nivel nacional, regional o local, puedan también orientar su demanda preferentemente a la contratación de personal o empresa, local y/o regional, para la realización de las actividades económicas dentro del territorio nacional circunscritas al transporte de mercancías y del transporte de trabajadores, en tanto el servicio ofrecido cumpla con los estándares requeridos por los agentes económicos demandantes del servicio de transporte de mercancía.

También, es necesario considerar que la implementación y aplicación de la presente medida normativa no representa un gasto para el erario público. Las publicaciones del ranking y las funciones de seguimiento de cada actividad productiva se realizan en el marco de las competencias y prerrogativas legales de los actores competentes previstas en la normativa vigente sobre la materia, sin incurrir en gastos adicionales.

El objetivo es impulsar prácticas empresariales articuladas a los mercados locales y/o regionales y a sus operadores de transporte de mercancías y transporte de trabajadores, repercutiendo en mejores relaciones comerciales y beneficios económicos para los actores involucrados, la localidad y la región donde se circunscriben las actividades productivas; beneficiando directamente a más de 115,000 empresas de transporte de mercancías en todo el país (exceptuando Lima y Callao)⁷ y más de 1390 empresas de transporte de trabajadores⁸, descentralizando el movimiento de mercancías y de trabajadores, pues implicaría la movilización de una gran cantidad de vehículos en cada una de las regiones del país.

Por ejemplo, en Arequipa, se registran 26,946 vehículos de mercancías, en La Libertad 17,362 vehículos, en Piura 10,371, en el Cusco 7,296 y en Puno 5,844, existiendo una flota

⁷ Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2022). Estadística Servicios de Transporte Terrestre por Carretera – Servicios de carga. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/344890-estadistica-servicios-de-transporte-terrestre-por-carretera-servicios-de-carga>

⁸ Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2022). Estadística Servicios de Transporte Terrestre por Carretera – Servicios de pasajeros. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/344888-estadistica-servicios-de-transporte-terrestre-por-carretera-servicios-de-pasajeros>

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES

de alrededor de 115,000 vehículos de mercancías terrestre, los cuales se verían positivamente impactados por acciones de contratación preferente, generando beneficios económicos no sólo para las empresas de transporte de mercancías, sino también para los conductores, estibadores y personas relacionadas a los servicios conexos al transporte de mercancías, dinamizando las economías locales y regionales.

El beneficio económico, además, trae consigo la mejora de las condiciones de vida de los ciudadanos. Ello, a su vez, genera espacios de concertación más apropiados, menos críticos en su relacionamiento y con mayor apertura a la promoción de actividades cada vez más colaborativas y productivas. Es decir, se generarían mayores espacios de articulación, diálogo y concertación entre los generadores de carga y los transportistas locales y/o regionales.

A partir de esta medida, se puede promover la gestación de políticas públicas mucho más específicas sobre el transporte de mercancías, con una visión eficiente y estratégica para los propósitos mayores del desarrollo del país. Un país tan diverso y complejo, en su geografía, debilidad política e institucionalidad, requiere mirarse desde dentro.

Ahora, analizando bajo un enfoque de proporcionalidad y el análisis de regulación de impacto de la norma, se puede advertir que la fórmula presentada es la que genera un mejor beneficio-costos comparado con las opciones alternativas de i) no promover la contratación preferentemente local ni incentivar la asociatividad o ii) especificar una participación obligatoria del transporte local en las contrataciones por parte de los generadores de carga.

En la primera alternativa regulatoria de no promover la contratación preferentemente local ni incentivar la asociatividad, y hacer que el mercado regule por sí solo las desigualdades en el mercado del transporte, la falta de aprovechamiento de los vehículos de transporte, las barreras para el desarrollo del transporte local y/o regional, la asimetría de información entre generadores de carga y transportistas locales y las barreras para asociarse; debemos

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES

advertir que esta no sería la mejor opción porque según las gráficas presentadas por el MEF en el Marco Macroeconómico Multianual 2022-2026, esta situación se revertiría progresivamente sino hasta mediados del 2025, año en el cual recién se estima se llegaría a cifras similares a las manejadas en el periodo pre pandemia (y no con un crecimiento estimado a lo proyectado en condiciones regulares a la del año 2025).

Por otro lado, una medida más intervencionista de especificar una participación obligatoria del transporte local en las contrataciones por parte de los generadores de carga, aplicaría una intervención directa del *ius punendi* del Estado a través de la creación de una obligación fiscalizable a las empresas generadoras de carga, con la creación de una cuota mínima de contratación local para la continuidad de sus actividades. Lo cual no es una alternativa de solución proporcional al problema que se pretende solucionar, debido a que se trasladaría la carga regulatoria al privado. Y asumiría un control directo de la Administración para regular dichas brechas del mercado, que, sin duda, no le compete en un marco de libertad económica.

Por su parte, la alternativa propuesta tiene un carácter optativo u opcional, y busca promover la contratación preferente de personal o empresa local y/o regional para el desarrollo de actividades económicas dentro del territorio nacional circunscritas al transporte de mercancías y al transporte de trabajadores, en diferentes sectores productivos, a efectos de mejorar las condiciones comunitarias con un mayor compromiso orientado al desarrollo local y regional, repercutiendo positivamente en los índices de competitividad, otorgando visibilidad honorífica a las empresas generadoras de mercancías que opten por elegir la contratación local, a través de un certificado de buenas prácticas y una mención en el ranking que para esos efectos se creará y administrará en el MTC.

Como se puede apreciar, la medida es voluntaria, supera los parámetros de legalidad al no ser discriminatoria y habiéndose demostrado que es necesaria debido a los impactos económicos causados por la pandemia y por el mercado, a los transportistas locales y/o

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES

regionales de mercancías y de trabajadores, asimismo, resulta efectiva en tanto se aplique las estrategias de comunicación y capacitación para que los mencionados transportistas opten por la asociatividad a efectos de competir en condiciones de calidad y resulta proporcional toda vez que, no supone una intervención estatal directa sino de promoción e incentivos para lograr que se reduzcan las brechas y barreras de acceso para su desarrollo y puedan ser competitivos en el mercado. Por tanto, la medida propuesta supera los principios de legalidad, necesidad, efectividad y proporcionalidad.

4.5 Análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad de la propuesta legislativa

La presente iniciativa legislativa es necesaria, pues busca fortalecer las capacidades empresariales de los transportistas de mercancías y de trabajadores locales y/o regionales, en circunscripciones territoriales y geográficas determinadas. En consecuencia, estos se convertirán en impulsores del desarrollo económico y social local y regional, a través de la acción directa o indirecta y en la adquisición de bienes y servicios diversos.

En efecto, actividades como la minera, de hidrocarburos y agropecuaria, y otras, se desarrollan en distintas regiones del país, y generan impactos directos e indirectos en el ambiente y en la dinámica socioeconómica de las regiones. En ese sentido, el proyecto de Ley es oportuno pues busca que estas actividades influyan positivamente en el beneficio y desarrollo local y fomenten las actividades económicas locales conexas, mejorando así, la calidad de vida de sus ciudadanos.

4.6 Análisis del marco normativo y efecto de la vigencia de la norma

Se propone este Proyecto de Ley, en razón de promover la contratación voluntaria de personal o empresas locales y/o regionales, para el desarrollo de actividades económicas dentro del territorio nacional circunscritas al transporte de mercancías y al transporte de trabajadores en diferentes sectores productivos.

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES

En ese sentido, la propuesta aplica a los siguientes sujetos:

- a) El Poder Ejecutivo, incluyendo Ministerios y Organismos Públicos.
- b) Los Gobiernos Regionales y Locales.
- c) Las empresas y/o cualquier entidad del sector privado que realice actividades económicas en los diferentes sectores productivos y son potenciales generadores de la demanda de transporte de mercancías y de transporte de trabajadores a nivel nacional, regional o local.

De lo anterior, se desprende que los sujetos mencionados, pueden orientar su demanda preferentemente a la contratación de personal o empresa, local y/o regional, para la realización de las actividades económicas dentro del territorio nacional circunscritas al transporte de mercancías y del transporte de trabajadores, en tanto el servicio ofrecido cumpla con los estándares requeridos por los agentes económicos demandantes del servicio de transporte de mercancía.

Asimismo, y de nuevo respecto a los sujetos señalados, se expone que su participación consiste en la articulación conjunta con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de Producción para promover las gestiones necesarias a fin de lograr que las empresas generadoras de carga, puedan ofrecer el servicio bajo los estándares requeridos por los agentes económicos demandantes del servicio de transporte de mercancías y del transporte de trabajadores. El presente dictamen, añade la participación del Ministerio de Producción en este proceso.

Es necesario entender que el término de contratación preferente es reconocido a nivel de doctrina como acción positiva o afirmativa porque busca equilibrar positivamente las desventajas de una persona natural o jurídica en situación de desventaja, dándole preferencia al momento de acceder a un trabajo, una promoción, un servicio o la adquisición de un bien.

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES

En resumen, la acción positiva tiene su razón de ser en incentivar y permitir a las personas o grupos, con una característica o bien protegido, a superar las desventajas. Es decisión de los contratantes evaluar si existe la necesidad de aplicar la acción positiva en la empresa, identificando cuáles son los desequilibrios, y, de resultar necesario, implementar políticas de acción positiva.

Esto, permite que personas con o sin una característica o bien protegido puedan competir de manera pareja y justa, pero dándole la posibilidad al seleccionador o contratante de decantarse por un postulante con una característica protegida. Se tiene, entonces, que la acción positiva es una medida correctiva o diferenciadora que permite la justa competencia entre personas naturales o jurídicas igual de preparadas. Este tratamiento diferenciado pretende, justamente, compensar jurídicamente a grupos en desventaja, situando la acción del trato orientado hacia la igualdad material⁹.

En este mismo sentido, Gómez define a las acciones positivas como “los tratos formalmente desiguales que favorecen a determinados colectivos por poseer un rasgo en común, caracterizado por ser transparente e inmodificable y constituir cláusulas específicas de no discriminación”¹⁰. Y, de hacerse una distinción exclusiva en base al arraigo territorial con el propósito de promover e impulsar el desarrollo económico local y regional, no resulta discriminatorio.

Asimismo, cabe mencionar que si bien el derecho a la igualdad está reconocido en el inciso 2 del artículo 2º de la Constitución de 1993, de acuerdo con el cual: «(...) toda persona tiene derecho (...) a la igualdad ante la ley. Nadie debe ser discriminado por motivo de origen, raza, sexo, idioma, religión, opinión, condición económica o de cualquiera otra índole». El Tribunal Constitucional del Perú ha señalado que, contrariamente a lo que pudiera desprenderse de una interpretación literal, estamos frente a un derecho fundamental que no

⁹ Gómez Orfanel, G. (2008). Acciones positivas a favor de la mujer en España: doctrina, jurisprudencia y legislación. Anuario de Derechos Humanos, 9, 379-402. <https://revistas.ucm.es/index.php/ANDH/article/view/ANDH0808110379A>

¹⁰ Ídem. Pág 382.

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES

consiste en la facultad de las personas para exigir un trato igual a los demás, “sino a ser tratado de igual modo a quienes se encuentran en una idéntica situación”.

Así también, el TC ha manifestado que, la igualdad, además de ser un derecho fundamental, es también un principio rector de la organización del Estado Social y Democrático de Derecho y de la actuación de los poderes públicos. Como tal, comporta que: *« (...) no toda desigualdad constituye necesariamente una discriminación, pues no se proscribe todo tipo de diferencia de trato en el ejercicio de los derechos fundamentales; la igualdad solamente será vulnerada cuando el trato desigual carezca de una justificación objetiva y razonable»*.

En tal sentido, el objeto de la norma es promover la contratación voluntaria de personal o empresa, local y/o regional, para el desarrollo de actividades económicas dentro del territorio nacional circunscritas al transporte de mercancías y al transporte de trabajadores en diferentes sectores productivos; a efectos de mejorar las condiciones comunitarias con un mayor compromiso orientado al desarrollo local y regional, repercutiendo positivamente en los índices de competitividad nacional.

En tal línea argumentativa, se expresa la evidencia empírica sobre la desigualdad del personal o empresa local y/o regional con respecto de las empresas que, independientemente de la conexión territorial de constitución de la persona jurídica, prevalece un trato diferenciado por razones de: (i) barreras de entrada de requisitos para los grupos de transportistas locales y/o regionales, (ii) desconocimiento de formas asociativas que permitan generar economías colaborativas y de escala, (iii) inexistencia de una medida normativa que incentive y motive que las empresas que han optado por contratar personal o empresa local y/o regional que genera empleo local, obtengan beneficios honoríficos o económicos, (iv) falta de medidas de impulso para equilibrar la competencia entre transportistas locales y grandes empresas de transporte de carga.

Asimismo, en el estudio realizado por el MTC con cooperación técnica del BID, se ha desarrollado la actualización del Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística del

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES

Perú 2020 – 2032, en el cual, mediante su modelo de transporte de carga, se ha podido calcular la producción de viajes internos y externos de vehículos de transporte de carga.

Por otra parte, en concordancia con los datos del Reporte de Transportistas de carga y la información proporcionada por los gremios de transportistas (UNT, GNTC) se tiene que el 80% de transportistas de carga a nivel nacional poseen flotas reducidas de vehículos (menor a 4), especialmente en las regiones del interior del país, por lo que, de forma aislada, tienen limitada oferta para las empresas generadoras de carga que requieren mayores flotas de vehículos, siendo esta, entre otras, una barrera de acceso. Esto motiva las iniciativas de asociación de transportistas, en las modalidades permitidas por ley, para que puedan incrementar el número de vehículos, además de mejorar y formalizar la prestación del servicio y cumplir con otras condiciones análogas, que les permita mejorar su competitividad.

Así, la modalidad de contratación preferente propuesta se encuentra sujeta al mandato constitucional de igualdad y no discriminación, la disimilitud es razonable y se encuentra justificada dentro del ordenamiento jurídico, asimismo, se busca dinamizar la economía del país y promover el desarrollo local y regional.

Por otro lado, para poder verificar la implementación de esta normativa, se propone solicitar un reporte periódico, de forma trimestral, sobre la contratación de servicios locales y/o regionales de transporte de mercancías y de trabajadores. Este reporte constituirá, no solamente un medio de verificación, sino que será un insumo para generar data sobre las actividades y conductas empresariales de los sectores involucrados, y sus relaciones locales.

Asimismo, en mérito a lo establecido en esta propuesta normativa, se propone generar un compendio informativo, de naturaleza periódica, en el que se reconozcan las buenas prácticas empresariales en beneficio del desarrollo local y regional, la promoción de la modernización del transporte de mercancías y de trabajadores, el fomento de la contratación local, buenas prácticas de responsabilidad social, entre otros reconocimientos, que formarán

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES

un ranking valorativo, impulsado por el MTC en coordinación con las entidades competentes, de forma que se promueva la imagen y la reputación corporativa/empresarial de los generadores de mercancías.

Por otra parte, esta propuesta legislativa se alinea con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible¹¹, que propone una serie de Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) asociados, específicamente con el ODS 10: Reducir la desigualdad en y entre los países, que establece en la meta 10.3 Garantizar la igualdad de oportunidades y reducir la desigualdad de resultados, incluso eliminando las leyes, políticas y prácticas discriminatorias y promoviendo legislaciones, políticas y medidas adecuadas a ese respecto.

En ese mismo sentido, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), reconoce la contratación estratégica cuando los fines no son sólo económicos, sino también sociales y políticos más amplios¹², como el desarrollo de las pequeñas y medianas empresas, las normas de responsabilidad social corporativa o, en general, los objetivos de políticas de desarrollo, que las administraciones públicas, cada vez con mayor intensidad y de manera suplementaria al objetivo principal de la contratación, pretenden lograr mediante el uso de la contratación pública como instrumento estratégico excepcional de política para el logro de los diferentes objetivos secundarios¹³.

La presente propuesta normativa, justamente, busca establecer una medida que posibilite igualar las condiciones de acceso de las personas -naturales o jurídicas- circunscritas a un territorio local y/o regional al mercado, superando cualquier defecto o desequilibrio establecido. Es momento de implementar políticas y normas que permitan dar pasos radicales que aborden las desigualdades sociales vinculadas al servicio de transporte de

¹¹ Naciones Unidas (2018), La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible: Una oportunidad para América Latina y el Caribe (LC/G.2681-P/Rev.3), Santiago.

¹² Schulten, Thorsten (2012). Pay and other social clauses in public procurement: A European overview. Study on behalf of the European Federation of Public Service Unions (EPSU).

¹³ OCDE. Recomendación del Consejo de Contratación Pública (2015). <https://www.oecd.org/gov/public-procurement/OCDE-Recomendacion-sobre-Contratacion-Publica-ES.pdf>

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES

mercancías y de transporte de trabajadores en los ámbitos locales y/o regionales, aún más manifiesta en esta época de crisis, y así encauzar los esfuerzos hacia la consecución de los objetivos globales y nacionales.

Con respecto a la Constitución Política del Perú, el artículo 44°, señala que son deberes primordiales del Estado defender la soberanía nacional; garantizar la plena vigencia de los derechos humanos; proteger a la población de las amenazas contra su seguridad; y promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación. Asimismo, el artículo 58°, establece que se ejerce una economía social de mercado, bajo cuyo régimen el Estado orienta el desarrollo del país y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicio públicos e infraestructura. También, el artículo 59°, señala que el Estado estimula la creación de riqueza y garantiza la libertad de trabajo y la libertad de empresa, comercio e industria, precisando que, el ejercicio de las referidas libertades no debe ser lesivo a la moral, ni a la salud, ni a la seguridad pública.

En consecuencia, el Perú establece una Economía Social de Mercado, que: se basa en la organización de mercados como mejor sistema de asignación de recursos, y trata de corregir y proveer las condiciones institucionales, éticas y sociales para su operatoria eficiente y equitativa. En suma, el desarrollo de la economía se encuentra indisolublemente orientado a la vigencia y plenitud de un conjunto de valores reconocidos como fundamentos axiológicos del sistema y expresión del pacto social que los sustenta. En efecto, el Tribunal Constitucional, expediente N° 0008-2003-AI/TC, ha señalado que "la economía social de mercado es representativa de los valores constitucionales de la libertad y la justicia, y, por ende, es compatible con los fundamentos axiológicos y teleológicos que inspiran a un Estado social y democrático de derecho. En ésta imperan los principios de libertad y promoción de la igualdad material dentro de un orden democrático garantizado por el Estado". La vigencia de la economía social de mercado como modelo económico constitucional presupone la existencia de factores sociales, políticos y jurídicos. Es decir, no será posible la subsistencia

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES

de una economía social de mercado sin la integración democrática de los diversos sectores de la sociedad y de ésta con el Estado. Lo que se busca es conciliar los intereses de la sociedad.

Entonces, lo que se plantea es una alternativa innovadora y de amplio alcance, que mejore las condiciones estructurales de las regiones y viabilice las actividades productivas con un mayor compromiso hacia el desarrollo local, articulando a las empresas productivas y el transporte de mercancías local y/o regional, a la vez que se proponen incentivos para los que opten por la contratación de personal o empresas locales y/o regionales, dentro del marco de los objetivos nacionales y el ordenamiento jurídico vigente.

4.7 Análisis de las opiniones e información solicitadas

- Opiniones solicitadas y respuestas al Proyecto Ley 3599/2022-PE, Ley que promueve la contratación preferente de personal o empresa local y/o regional para el desarrollo de actividades económicas circunscritas al transporte de mercancías y transporte de trabajadores.

ENTIDAD CONSULTADA	NUMERO DE OFICIO	FECHA DE EMISIÓN DE OFICIO	RESPUESTAS
Ministerio de Economía y Finanzas, MEF	Oficio 0718 MEF	28/11/2022	-
La Superintendencia de Transporte Terrestre de	Oficio 0719 SUTRAN	28/11/2022	-

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES

Personas, Carga y Mercancías, SUTRAN			
Coordinadora Nacional de Alianza Nacional de Gremios de Carga del Perú	OFICIO N° 0720	28/11/2022	-
Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales, ANGR	OFICIO N° 0721	28/11/2022	-
Asociación de Municipalidades del Perú, AMPE	OFICIO N° 0722	28/11/2022	-
Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, OSITRAN	OFICIO N° 0723	28/11/2022	Oficio N° 0343-2022-PD-OSITRAN
Organismo Supervisor de las Contrataciones del Estado, OSCE	OFICIO N° 0759	06/12/2022	-
Ministro de la Producción	OFICIO N° 0760	06/12/2022	-
Ministro de Transportes y Comunicaciones, MTC	OFICIO N° 0779	27/12/2022	OFICIO N° 3393-2022-MTC/04
Ministro de Energía y Minas, MINEM	OFICIO N° 0780	27/12/2022	-

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES

4.8 Análisis de las opiniones recibidas

1. El **Ministro de Transportes y Comunicaciones, MTC**, con OFICIO N° 3393-2022-MTC/04, de fecha 23 de diciembre del 2022, adjunta el INFORME N° 214-2022-MTC/18.03, emitido por la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, mediante el cual se expone lo siguiente:

- Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su numeral 1, del artículo 7, prescribe que el MTC cumple con las funciones específicas de planear, regular, autorizar, gestionar y evaluar.
- El antecedente directo de esta propuesta legislativa es el Decreto Supremo N° 042-2003-EM, que establece un compromiso previo como requisito para el desarrollo de actividades mineras contempladas en el Reglamento de Procedimientos Mineros. Es decir, la naturaleza jurídica de esa norma fue reglamentar disposiciones del sector a nivel nacional basada en minería e inversiones.
- La diferencia entre el Decreto Supremo N° 042-2003-EM y la presente propuesta legislativa, recae en que para el primer caso, el titular de la actividad minera, debe formular su petitorio ante el INGEMMET, mediante declaración jurada, donde se compromete, entre otros temas, a generar trabajo. Es decir, el agente de la explotación minera necesariamente debe pasar por el proceso público de la participación ciudadana, donde se generan acuerdos donde la empresa se compromete a contratar personal local.
- Otra diferencia entre el decreto supremo y la presenta propuesta legislativa, es que la actividad de transporte de carga pesada, es conexa a la actividad principal, no necesitando pasar por procesos públicos de participación ciudadana, ni realizando compromisos previos sociales al inicio de operación. Por lo que el generador de carga o mercancía, no tiene deberes normativos per sé de relacionamiento comunitario que

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES

conlleven al requerimiento de acuerdos comunitarios plasmados en ofertas de inversión y/o empleo local.

- El Proyecto de Ley N° 3599/2022-PE, pretende dar solución a un problema público identificado por el ministerio de Transportes y Comunicaciones. Y no constituye un problema reciente; sino que es una demanda histórica y estructural, relacionado a la falta de igualdad de oportunidades para el acceso al mercado y los generadores de carga.
- La Política de Estado 11, sobre la "Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación" señala que el Estado se compromete a dar prioridad efectiva a la promoción de la igualdad de oportunidades, reconociendo que el país existen diversas expresiones de discriminación e inequidad social.
- Este proyecto de ley, es una medida que respeta de los principios constitucionales, la economía social de mercado (art. 58°) y el rol subsidiario del Estado (art. 60°), garantizando la libertad de trabajo y la libertad de empresa, comercio e industria, (art. 59°) la libertad de contratación (art. 62°) y el derecho fundamental de toda persona a contratar con fines lícitos, siempre que no se contravengan leyes de orden público (art. 2° inciso 14).
- El espíritu de la norma es la igualdad de oportunidades, la cual se entiende como el acceso al entorno económico de la demanda del transporte de mercancías y de trabajadores en igualdad de condiciones para todos los agentes transportistas de la micro, pequeña y mediana empresa, donde a partir de las acciones emprendidas por las entidades involucradas.

Finalmente, el informe concluye que proyecto de ley, materia de análisis, garantiza el derecho fundamental a la igualdad, pues el Estado tiene la obligación de adoptar medidas orientadas a asegurar a todas las personas la igualdad de oportunidades para el ejercicio de sus derechos fundamentales, como el derecho a trabajar libremente con sujeción a la Ley. También, que es una norma es propositiva que plantea iniciativas complementarias que no

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES

implican nuevos costos para el país, sino que pueden implementarse dentro de las asignaciones presupuestales programadas para cada pliego.

2. El **Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, OSITRAN**, con Oficio N° 0343-2022-PD-OSITRAN, de fecha 21 de diciembre del 2022, que adjunta el informe conjunto N° 00161-2022-IC-OSITRAN, elaborado de manera colegiada por la gerencia general, la presidencia del Consejo Directivo, la gerencia de supervisión y fiscalización, y la gerencia de Asesoría Jurídica. Se concluye que el Proyecto de Ley 3599/2022-PE "Ley que promueve la contratación preferente de personal o empresa, local y/o regional, para el desarrollo de actividades económicas circunscritas al transporte de mercancías y transporte de trabajadores", no comprende materias del ámbito de competencia del OSITRAN.

4.9 Análisis de Costo Beneficio

Actores	Beneficios
Las regiones y sus ciudadanos	- Se dinamizara los circuitos locales y regionales, lo que precipitara el fortalecimiento y diversificación de actividades económicas. - El incremento de recursos invertidos por el sector privado en las regiones repercute a un desarrollo local.
Empresariado local y regional	Promoverá el fortalecimiento de las capacidades empresariales de los transportistas de mercancías y de trabajadores locales y/o regionales

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES

La economía regional y nacional	La descentralización de las oportunidades económicas impactara positivamente en una economía territorialmente más equilibrada, paliando la macrocefalia de la ciudad capital.
---------------------------------	---

V. Vinculación con el acuerdo nacional y la agenda legislativa

La iniciativa legislativa que se presenta se encuentra estrechamente relacionada con las siguientes políticas de Estado:

- La política de Estado III, Competitividad del País, en el punto 18, búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica:

“...Nos comprometemos a incrementar la competitividad del país con el objeto de alcanzar un crecimiento económico sostenido que genere empleos de calidad e integre exitosamente al Perú en la economía global. La mejora en la competitividad de todas las formas empresariales, incluyendo la de la pequeña y micro empresa, corresponde a un esfuerzo de toda la sociedad y en particular de los empresarios, los trabajadores y el Estado, para promover el acceso a una educación de calidad, un clima político y jurídico favorable y estable para la inversión privada así como para la gestión pública y privada. Asimismo, nos comprometemos a promover y lograr la formalización de las actividades y relaciones económicas en todos los niveles...”

- La política de Estado VIII. Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú

“Nos comprometemos a desarrollar una integral descentralización política, económica y administrativa, transfiriendo progresivamente competencias y recursos del gobierno nacional

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES

a los gobiernos regionales y locales con el fin de eliminar el centralismo. Construiremos un sistema de autonomías políticas, económicas y administrativas, basado en la aplicación del principio de subsidiariedad y complementariedad entre los niveles de gobierno nacional, regional y local del Estado, con el fin de fortalecer éstos últimos y propiciar el crecimiento de sus economías...

- La política de Estado XVII. Afirmación de la economía social de mercado

"Nos comprometemos a sostener la política económica del país sobre los principios de la economía social de mercado, que es de libre mercado pero conlleva el papel insustituible de un Estado responsable, promotor, regulador, transparente y subsidiario, que busca lograr el desarrollo humano y solidario del país mediante un crecimiento económico sostenido con equidad social y empleo..."

- La política de Estado XXXIV. Ordenamiento y gestión territorial

"Nos comprometemos a impulsar un proceso estratégico, integrado, eficaz y eficiente de ordenamiento y gestión territorial que asegure el desarrollo humano en todo el territorio nacional, en un ambiente de paz. Este proceso se basará en el conocimiento y la investigación de la excepcional diversidad del territorio y la sostenibilidad de sus ecosistemas; en la articulación intergubernamental e intersectorial; en el fomento de la libre iniciativa pública y privada; y en la promoción del diálogo, la participación ciudadana y la consulta previa a los pueblos originarios. Para estos efectos entendemos el territorio como el espacio que comprende el suelo, el subsuelo, el dominio marítimo, y el espacio aéreo que los cubre y en el que se desarrollan relaciones sociales, económicas, políticas y culturales entre las personas y el entorno natural, en un marco legal e institucional; y en el que convergen los intereses, identidades y culturas de las poblaciones..."



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES

VI. 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 APROBACION del dictamen recaído en el proyecto de Ley que promueve la contratación preferente de personal o empresa local o regional para el desarrollo de actividades económicas circunscritas al transporte de mercancías y transporte de trabajadores, con el siguiente:

TEXTO SUSTITUTORIO

LEY QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES

Artículo 1.- Objeto de la Ley

El objeto de la presente ley es promover la contratación preferente de empresa, local o regional, para el desarrollo de actividades económicas dentro del territorio nacional circunscritas al transporte de mercancías y al transporte de trabajadores en diferentes sectores productivos; a efectos de mejorar las condiciones comunitarias con un mayor compromiso orientado al desarrollo local y regional, repercutiendo positivamente en los índices de competitividad nacional.

Artículo 2.- Ámbito de aplicación

La presente Ley se aplica a los siguientes sujetos:

- a) El Poder Ejecutivo, incluyendo Ministerios y Organismos Públicos.
- b) Los Gobiernos Regionales y Locales.



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES

- c) Las empresas o cualquier entidad formal del sector privado que realicen actividades económicas en los diferentes sectores productivos y que son potenciales generadores de la demanda de transporte de mercancías y de transporte de trabajadores a nivel nacional, regional o local.

Artículo 3.- Contratación preferente

Los sujetos señalados en el literal c) del artículo 2 de la presente Ley, pueden orientar su demanda preferentemente a la contratación de personal o empresa, local o regional, para la realización de las actividades económicas dentro del territorio nacional circunscritas al transporte de mercancías y de transporte de trabajadores, en tanto el servicio ofrecido cumpla con las características de la actividad y estándares requeridos por los agentes económicos demandantes del servicio de transporte de mercancía.

Artículo 4.- Medidas de promoción de transporte de mercancías y de trabajadores

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de Producción, en trabajo conjunto con las Entidades señaladas en los literales a) y b) del artículo 2, promueven las gestiones necesarias para la capacitación y acciones pertinentes para que las micro, pequeñas y medianas empresas prestadoras de servicio de transporte de mercancías y de transporte de trabajadores, se asocien bajo cualquier modalidad permitida por ley que fomente la articulación empresarial generando economías colaborativas y puedan ofrecer el servicio de acuerdo a las características de la actividad y bajo los estándares requeridos por los agentes económicos demandantes del servicio de transporte de mercancías y del transporte de trabajadores.

Artículo 5.- Reporte de contratación

5.1 Los sujetos señalados en el literal c) del artículo 2 que orienten la contratación del transporte de mercancías o de transporte de trabajadores, reportan los contratos de forma trimestral al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en atención a lo estipulado en el

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES

artículo 3, acreditando para dicho efecto con las copias de las facturas o contratos generados por la prestación de los servicios contratados con los prestadores del transporte de mercancías o del transporte de trabajadores, locales o regionales.

5.2 El tratamiento de la información será considerado como confidencial por los trabajadores del Ministerio de Transportes y Comunicaciones que tengan acceso a la misma, de acuerdo a la normativa que rige la materia.

Artículo 6.- Incentivos para los generadores de mercancías y para las empresas que contraten transporte mercancías o de trabajadores

Los sujetos señalados en el literal c) del artículo 2, que reporten de forma permanente y eficiente la contratación de personal o empresa, local o regional, de transporte de mercancías o de transporte de trabajadores, forman parte de las publicaciones semestral del ranking de buenas prácticas empresariales en beneficio del desarrollo local o regional del transporte de mercancías y del transporte de trabajadores, entre otros, a cargo del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, la cual servirá de control para mejorar los índices de competitividad nacional y la imagen de responsabilidad social de las empresas generadoras de mercancías.

Artículo 7.- Prohibición

Para efectos de lo dispuesto en el artículo 3, las empresas beneficiarias con la contratación preferente promovida por la presente ley, no pueden subcontratar a un tercero para la ejecución del servicio de transporte de mercancías o transporte de personal en los diferentes sectores productivos.

Disposiciones Complementarias Finales

Primera. Informe al Congreso de la República.

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES

El Ministerio de Transporte y Comunicaciones presenta de forma semestral, en sesión conjunta, a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, y a la Comisión de Producción, Micro y Pequeña Empresa y Cooperativas del Congreso de la República, un informe respecto a la implementación y seguimiento de las gestiones realizadas en cumplimiento de la presente ley. Asimismo, dicho informe y los rankings de buenas prácticas empresariales, referidos en el artículo 6, se publican en el portal institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Segunda. Normas complementarias y reglamentarias.

Se crea el Ranking de buenas prácticas empresariales del servicio de transporte de mercancías y de transporte de personal a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, coordina con el Ministerio de la Producción, con el propósito de difundir los alcances de la presente ley en beneficio del desarrollo económico de las localidades y regiones.

Salvo mejor parecer.

Dese cuenta.

Sala de la Comisión

Lima, 04 de enero de 2023.

MIEMBROS TITULARES



1. ARAGÓN CARREÑO, LUIS ÁNGEL

Presidente

(Acción Popular)



Firmado digitalmente por:
ARAGON CARREÑO Luis Angel
FAU 20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 08/01/2023 11:32:14-0500



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES



Firmado digitalmente por:
OLIVOS MARTINEZ Leslie
Vivian FAU 20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/01/2023 08:29:50-0500



2. SALHUANA CAVIDES, EDUARDO

Vicepresidente

(Alianza para el Progreso)



Firmado digitalmente por:
SALHUANA CAVIDES Eduardo
FAU 20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 08/01/2023 16:37:40-0500



3. OLIVOS MARTÍNEZ, LESLIE VIVIAN

Secretaria

(Fuerza Popular)



4. AMURUZ DULANTO, JESSICA ROSSELLI

(Avanza País - Partido de Integración Social)



Firmado digitalmente por:
CERRON ROJAS Waldemar
Jose FAU 20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 09/01/2023 12:07:03-0500



5. CERRÓN ROJAS, WALDEMAR JOSÉ

(Perú Libre)



6. GUTIÉRREZ TICONA, PAUL SILVIO

(Bloque Magisterial de Concertación Nacional)



Firmado digitalmente por:
GUTIERREZ TICONA Paul
Silvio FAU 20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 09/01/2023 12:18:55-0500



7. JIMÉNEZ HEREDIA, DAVID JULIO

(Fuerza Popular)

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES



8. MEDINA MINAYA, ESDRAS RICARDO
(Somos Perú)



Firmado digitalmente por:
MEDINA MINAYA Esdras
Ricardo FAJ 20181748128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 08/01/2023 12:42:18-0500



9. MONTALVO CUBAS, SEGUNDO TORIBIO
(Perú Libre)



Firmado digitalmente por:
MONTALVO CUBAS SEGUNDO
TORIBIO FIR 18855831 hard
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 09/01/2023 12:45:54-0500



10. OBANDO MORGAN, AURISTELA ANA
(Fuerza Popular)



11. QUISPE MAMANI, WILSON RUSBEL
(Perú Libre)



12. REVILLA VILLANUEVA, CÉSAR MANUEL
(Fuerza Popular)

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

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

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES



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



Firmado digitalmente por:
RUIZ RODRÍGUEZ Magaly
Rosmery FAU 20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 08/01/2023 11:58:30-0500



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



15. VERGARA MENDOZA ELVIS HERNÁN
(Acción Popular)



Firmado digitalmente por:
TELLO MONTES Nivardo
Edgar FAU 20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 08/01/2023 15:07:43-0500



16. WONG PUJADA, ENRIQUE
(Podemos Perú)



Firmado digitalmente por:
WONG PUJADA Enrique FIR
10621936 hard
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 11/01/2023 12:08:32-0500



17. YARROW LUMBRERAS, NORMA MARTINA
(Avanza País - Partido de Integración Social)

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

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

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES



Firmado digitalmente por:
ZEBALLOS APONTE Jorge
Arturo FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 09/01/2023 16:01:15-0500



18. ZEBALLOS APONTE JORGE ARTURO
(Renovación Popular)

MIEMBROS ACCESITARIOS



1. AGUINAGA RECUENCA, ALEJANDRO AURELIO
(Fuerza Popular)



2. ALEGRÍA GARCÍA, LUIS ARTURO
(Fuerza Popular)



3. CASTILLO RIVAS, EDUARDO ENRIQUE
(Fuerza Popular)



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

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES



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)

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES



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



11. QUITO SARMIENTO, BERNARDO JAIME
(Perú Libre)



12. RIVAS CHACARA JANET MILAGROS
(Perú Libre)



13. SOTO PALACIOS, WILSON
(Acción Popular)



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

DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 3599/2022-PE, QUE PROMUEVE LA CONTRATACIÓN PREFERENTE DE EMPRESAS LOCALES O REGIONALES PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS CIRCUNSCRITAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS O TRANSPORTE DE TRABAJADORES



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



16. ZETA CHUNGA, CRUZ MARÍA
(Fuerza Popular)

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

ACTA DE LA DÉCIMO PRIMERA SESIÓN ORDINARIA

Miércoles 4 de ENERO de 2023

En la ciudad de Lima, siendo las 15 horas con 24 minutos del día miércoles 4 de enero del año 2023, en la Sala Fabiola Salazar del Edificio Víctor Raúl Haya de la Torre y a través de la plataforma de Microsoft Teams, bajo la presidencia del congresista **Luis Ángel Aragón Carreño**, se dio inicio a la Décimo Primera Sesión Ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones (CTC) con la asistencia de los congresistas titulares: **Eduardo Salhuana Cavides, Waldemar Cerrón Rojas, Paul Gutiérrez Ticona, David Jiménez Heredia, Esdras Medina Minaya, Segundo Montalvo Cubas, Wilson Quispe Mamani, Auristela Obando Morgan, César Revilla Villanueva, Magaly Ruiz Rodríguez, Nivardo Tello Montes, Elvis Vergara Mendoza, Enrique Wong Pujada, Norma Yarrow Lumbreras y Jorge Zeballos Aponte**. La congresista **Yessica Amuruz Dulanto** estuvo de licencia y la congresista **Leslie Olivos Martínez** justificó su no asistencia.

1. APROBACIÓN DE ACTA

Se aprobó por unanimidad las actas de la segunda sesión extraordinaria y de la novena sesión ordinaria.

2. DESPACHO

El señor Presidente dio cuenta de los proyectos ingresados a la comisión.

3. INFORMES

4. PEDIDOS

5. ORDEN DEL DÍA

5.1 Debate y aprobación de dictámenes

El presidente: Dictamen recaído en el proyecto de ley 2986, que propone la Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la activación del servicio express de auto vagones de la región Junín a Lima.

El presidente: Lo que se propone con este dictamen es declarar de necesidad pública la activación del servicio de autovagones en la línea férrea del Ferrocarril del Centro, que une los departamentos de Lima y de Junín que tendría que recorrer 292 kilómetros atravesando una gran cantidad de túneles y puentes, zig zags, ascendiendo hasta los 4,871 metros sobre el nivel

del mar, características que le dieron al ferrocarril central un aire de grandiosidad y leyenda en el siglo XIX y parte del XX.

Además, se le encarga al Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la implementación de las acciones y gestiones pertinentes para la promoción del uso de autovagones en la línea férrea del Ferrocarril del Centro.

Hay que añadir que esta propuesta de autovagones para el transporte de pasajeros se inscribe en un contexto donde el actual y único operador de los trenes del centro, la empresa Ferrovías Central Andina, viene privilegiando el transporte de carga, circunscribiendo la salida de trenes de pasajeros solo en fechas festivas como tren turístico a precios bastante elevados. Introducir el transporte de pasajeros mediante autovagones sería una forma de estimular el retorno de las salidas diarias de trenes de pasajeros entre Lima y Huancayo

Dicho esto, abrimos el debate. Si algún congresista desea intervenir, tiene la palabra el Congresista Waldemar Cerrón autor del proyecto de ley 2986, Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la activación del servicio express de auto vagones de la región Junín a Lima

Congresista Waldemar Cerrón Es importante la aprobación de esta iniciativa legislativa porque va generar la reactivación económica a través del turismo, transporte y comercio a nivel regional y nacional, además es muy importante mermar y contribuir con la congestión en la carretera central que genera muerte y accidentes, finalmente también permitirá que nuestra cultura y la gastronomía sea conocida en su travesía como turista, el viaje será confortable llegando a su destino en menor tiempo y libre de accidente.

Congresista Auristela Obando Morgan A efecto de que el proyecto tenga viabilidad solamente debería de ir el artículo primero de la fórmula legal y eliminarse única disposición complementaria pues dicha disposición tiene naturaleza mandatorio que implica gasto al decir encárguese al poder ejecutivo la implementación de las acciones y gestiones pertinentes para la promoción del uso de autovagones en la línea férrea del ferrocarril del centro, ello implica poner en marcha el desarrollo de un sin número de actividades conducentes a la operatividad del uso de los autovagones. Una iniciativa de tal naturaleza debe ser interpuesta por el poder ejecutivo a efecto que tenga viabilidad y tratemos que el ejecutivo lo ponga en marcha porque es de lo mas importante esta iniciativa legislativa

Tras la sustentación del señor Presidente, la propuesta fue aprobada **por mayoría** con los votos de los congresistas: **Luis Ángel Aragón Carreño, Eduardo Salhuana Cavides, Waldemar Cerrón Rojas, Paul Gutiérrez Ticona, David Jiménez Heredia, Esdras Medina Minaya, Segundo Montalvo Cubas, Magaly Ruiz Rodríguez, Nivardo Tello Montes, Enrique Wong Pujada, y Jorge Zeballos Aponte.** Se abstuvieron de los congresistas **Auristela Obando Morgan, Norma Yarrow Lumbreras y César Revilla Villanueva**

El presidente Pasamos al siguiente Dictamen recaído en el proyecto 3599, que propone la ley que promueve la contratación preferente de personal o empresa, local y/o regional, para el desarrollo de actividades económicas circunscritas al transporte de mercancías y transporte de trabajadores.

La presente iniciativa legislativa tiene por objetivo promover la contratación preferente de empresas locales o regionales, para el desarrollo de actividades económicas dentro del territorio nacional, circunscritas al transporte de mercancías y al transporte de trabajadores en diferentes sectores productivos. Esto, a efectos de mejorar la competitividad y desplegar un mayor compromiso orientado al desarrollo local.

Actualmente, el 80% de transportistas de carga a nivel nacional poseen flotas reducidas de vehículos (menor a 4 unidades), especialmente en las regiones del interior del país. Es decir, tienen limitada oferta para las empresas generadoras de carga que requieren mayores flotas de vehículos. A ello, se suma la falta de aprovechamiento de los vehículos de transporte existentes en las regiones, pues muchos de estos permanecen subutilizados, según la Encuesta Nacional de Logística. En consecuencia, hoy se ha centralizado la movilización de las mercancías en unas pocas empresas de transportes u operadores logísticos, mayoritariamente ubicados en la capital. Ante este escenario, la presente propuesta legislativa, busca establecer medidas que posibiliten igualar las condiciones de acceso a los mercados, superando cualquier defecto o desequilibrio establecido. En ese sentido, se promueve iniciativas de asociación de transportistas, para que puedan incrementar el número de vehículos, además capacitar y formalizar la prestación de sus servicios y mejorar su competitividad.

Adicionalmente, se propone la publicación de un ranking de buenas prácticas empresariales en beneficio del desarrollo local del transporte de mercancías y del transporte de trabajadores. Además, se realiza reportes periódicos sobre la implementación de esta norma y la contratación de servicios locales.

Se espera que, con estas medidas, las empresas generadoras de carga puedan optar por servicios de transporte locales, a fin de garantizar un armonioso relacionamiento comunitario y un desarrollo económico y territorial más equilibrado.

Finalizada esta sustentación, abrimos el debate. Si algún congresista desea intervenir, tiene la palabra

Tras la sustentación del **señor Presidente**, la propuesta fue aprobada **por mayoría** con los votos de los congresistas: **Luis Ángel Aragón Carreño, Eduardo Salhuana Cavides, Waldemar Cerrón Rojas, Paul Gutiérrez Ticona, Esdras Medina Minaya, Segundo Montalvo Cubas, Magaly Ruiz Rodríguez, Nivardo Tello Montes, Enrique Wong Pujada, y Jorge Zeballos Aponte**. Se abstuvieron de los congresistas **Auristela Obando Morgan, Norma Yarrow Lumbreras, David Jiménez Heredia y César Revilla Villanueva**

El presidente pasamos al siguiente punto de orden del día la operatividad de la nueva torre de control y de la segunda pista de aterrizaje del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez; disposiciones técnicas que incrementan los tiempos de separación entre los vuelos.

Para tal efecto tenemos una rueda de invitados los señores representantes de Air Transport International (IATA). Los señores representantes miembro de la empresa de Transporte Aéreo Internacional (AETAI los señores de Lima Airport Partners , así como el presidente de la Asociación Peruano de Empresas Aéreas (APEA) y los señores representantes que han sido invitado miembro de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial CORPAC, BIENVENIDOS.

El presidente Desde que hemos asumido la dirección de la comisión de transportes priorizado las acciones de fiscalización en los megas proyectos que tiene el estado peruano uno de ello, el aeropuerto internacional Jorge Chávez, donde hemos realizado una visita de fiscalización en la cual Corpac nos manifestó que culminaría el equipamiento de la nueva torre de control en los plazos previsto el 30 de enero del año 2023, sin embargo el informe de la contraloría que advierte que Corpac presuntamente, no había convocado los procedimiento de selección para la adquisición de los sgtes proyectos, Adquisición de un sistema de radar, Adquisición de un sistema de comunicación aeronáutica, Adquisición de un sistema de gestión de tránsito aéreo para 2 pista y la Adquisición de un sistema de vigilancia de superficie.

En ese sentido existen problema en la obra, que deben ser aclarados por los Sres funcionarios de Corpac motivo por el cual se les ha convocado a esta comisión con suma urgencia.

En primer lugar, hará uso de la palabra el señor **Martín La Rosa**, de Air Transport International IATA, para que pueda hacer el uso de la palabra.

Sr. Martín La Rosa Para que la industria sea más competitiva debemos enfocar en 3 puntos, por un lado la infraestructura adecuada y moderna, para asegurar una demanda futura, reducción de costos y tasas y una regulación acorde a las mejores prácticas globales. La entrega de la nueva torre de control de la segunda pista que debería entrar en operación a fines de enero de este año entendemos que estaría atrasada

Sr. Carlos Gutiérrez representante de la empresa de Transporte Aéreo Internacional (AETAI). Como usuario tenemos la expectativa que tengamos operativa esa infraestructura, la nueva torre de la segunda pista de control, esperamos que esta infraestructura no se vuelva un elefante blanco a partir del 31 de enero.

Sra. Ariana Sierra Yunis: Gte de integración de proyecto de Lima Airport Partners – LAP, Venimos cumpliendo con todos los compromisos contractuales que tenemos, venimos trabajando con Corpac., para que se pueda poner en operación esta infraestructura

El presidente vamos dar el uso de la palabra al Pte. del directorio de Corpac. Sr. Jorge Salinas Cerreño, que ha venido con su Gte. Gral. Sr. Miguel Moreno Ramírez y el Gte. Central de navegación aérea el Sr. José Díaz Zegarra.

Sr. Jorge Salinas Cerreño Pte. del directorio de Corpac: LAP está haciendo la obra, nosotros el equipamiento. Ratificamos nuestro compromiso, si queremos cumplir con la fecha entonces utilizemos lo que tenemos y compremos lo que pueda llegar dentro de la fecha. Esta compra se van hacer y está garantizado los procesos, pero van a demorar un tiempo. Lo eficiente para el estado es comprar y utilizar lo que tenemos y poner en operación el compromiso que se ha establecido para el 30 de enero.

Sr. Miguel Moreno Ramírez Gte. Gral. de Corpac Tenemos un programa para capacitar a los controladores, esto va atenuar las dificultades que tenemos de controladores, así como especialista para atender la demanda.

Sr. José Díaz Zegarra Gte. Central de navegación; Nosotros tenemos una planificación para la interconexión de los sistemas actuales que utiliza Corpac., básicamente Implementar todos los servicios que son necesario para el funcionamiento de la nueva torre de control.

Sr. Rany Francisco Rodríguez Reátegui (director de la Dirección de Inversión Privada en Transportes de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes).

Nuestro plazo en este momento para este 2023 es que el concesionario está obligado a construir una segunda pista de aterrizaje y la torre de control, se encuentre terminada el 30 de enero de este año y tenemos la torre de control y la pista de control para este año quedando pendiente el terminal de pasajero para enero del 2025

Sra. Elizabeth Mora Ramírez (Asesora) Nosotros nos encargamos de velar por el cumplimiento del contrato de concesión que señala textualmente que la obligación del concesionario es que esté lista, terminada y puesta en operación la torre de control y la segunda pista de aterrizaje.

Congresista Enrique Wong Como vamos a resolver el problema nombrando gente nueva, gerente nuevo por FONAFE, que nunca pudieron resolver en este caso especial Corpac.

Sr. Jorge Salinas Cerreño Pte. del directorio de Corpac Se esta cumpliendo con la capacitación de los controladores

Sr. Donal Castillo (director general de Aeronáutica Civil) La obra la recibe OSITRAN, la parte técnica la ve la dirección gral. de aeronáutica civil

Presidente Cuales son las razones, los motivos fundamentales por la cuales se resolvieron los convenios específicos que plantaban llevar cabo los procesos de adquisiciones de manera individual, se puede asegurar, confirmar en el seno de la comisión, que se cumplirá en implementar la nueva torre de control en forma provisional mínimamente para el 30 de enero 2023- se cumplirá con la implementación y operación de adquisiciones de los proyecto referidos como se ha manifestado en la primera semana agosto del año 2023 – se utilizara la nueva pista de aterrizaje el año 2025 cuando se den las operaciones del nuevo terminal de pasajero y cuáles son las razones por las cuales hasta la fecha no se convoco el procedimiento de selección de las adquisiciones

Sr. Jorge Salinas Cerreño Pte. del directorio de Corpac

Lamentablemente por una contingencia el tema presupuesto por la pandemia nos hemos visto afectado, porque se resolvieron los convenios, ese tema esta siendo investigado y vamos a determinar responsabilidades, todo lo que hemos hecho hasta el momento es para cumplir con los plazos.

Sr. Miguel Moreno Ramírez Gte. Gral. de Corpac para confirmar que esta avanzada la implementación de la torre de control.

Sr. Martín La Rosa La falta de suficientes controladores aéreos y la operatividad de la nueva torre y la pista de control que al 30 de enero estará habilitada.

Congresista Enrique Wong La pista nueva está en condiciones de recibir aviones de mayor cantidad de pasajeros en condiciones normales.

Sr. Jorge Salinas Cerreño Pte. del directorio de Corpac el espacio aéreo en algún momento se verá afectado por la separación entre vuelos

Sr. Tomas Macedo encargado de la jefatura de Normas y procedimiento de Corpac

Al 2025, Si estarán operativas las 2 pistas de aterrizaje, para entonces los nuevos sistemas estarán instalados y el déficit del personal estarán superados porque ya los planes de entrenamiento están en marcha.

Congresista Enrique Wong: Esa pista numero 2 cuantas calles tenía establecido

Sr. Tomas Macedo: Tiene una calle de salida rápida y 3 perpendiculares.

Presidente Considerando que la torre de control y la nueva pista de aterrizaje estarían en funcionamiento el 2023 el nuevo terminal de pasajero el 2025 existe algún plan de consistencia

para el traslado de pasajero, en el tema de las compras como esta previsto. Con oasis

Sr. Jorge Salinas Cerreño Pte. del directorio de Corpac En este momento tenemos los fondos necesario, respecto al plan de contingencia de los pasajeros el escenario de trabajo para el desarrollo del Jorge Chávez es que funcionen todos los sistemas pero principalmente concentrado en la pista, la torre y el terminal.

Sra. Pamela Moreno Aguayo (LAP) Los tiempos de entrega están de acuerdo al contrato de concesión, no existe un plan de contingencia porque de esa manera se iba a operar. la llegada y salida de la segunda pista van alimentar la plataforma que colinda con el terminal actual el embarque y desembarque se va hacer con el terminal actual hasta que el terminal nuevo este listo

Presidente Pasamos finalmente al asunto de la rehabilitación de los pavimentos del lado aire del aeropuerto de Juliaca, sobre lo cual nos informará el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (Dirección General de Aeronáutica Civil), y el representante de la Cámara de Comercio de Puno. Estaba también invitada la Cámara de Comercio de Lima, pero ha enviado un oficio indicando que no le será posible su participación en esta oportunidad.

Sr. Donal Castillo (director general de Aeronáutica Civil DGAC) Este aeropuerto en Juliaca, tiene un problema de nacimiento por una meseta con el altiplano, los sistemas de drenaje naturales en algún momento con la crecida de la población, fueron bloqueados, que produjo con esto, el agua no drene en las épocas de lluvia de las áreas que cubre la pista de aterrizaje, esto propicia que la vida útil de la pista de aterrizaje se a corte y se deteriore con mayor rapidez.

Sr. Rany Francisco Rodríguez Reátegui (director de la Dirección de Inversión Privada en Transportes de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes)

La pista de aterrizaje tiene un expediente técnico que no lo puede aprobar porque tiene el criterio sesgado por el lado metodológico en forma puntual por el sectorista del MEF. El enemigo del pavimento es el agua, tiene que haber un drenaje para no poner en riesgo la pista,

Sr. Francisco Aquije (Cámara de comercio de puno) En el aeropuerto Inca Manco Cápac de Juliaca carece de un adecuado sistema de drenaje, lo que ha generado en la temporada de lluvia también por el incremento numero de vuelos que la carpeta asfáltica se vea muy afectada.

6. CIERRE DE SESIÓN

El **señor presidente** levantó la sesión a las 18 horas y 17 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