

MOCIÓN DE ORDEN DEL DÍA

PROPONE INTERPELAR AL SEÑOR MINISTRO DE ENERGÍA Y MINAS, GUILLERMO SHINNO HUAMANÍ, SOBRE EL INCREMENTO DEL PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES, LA SITUACIÓN DE ABASTECIMIENTO DE DIÉSEL, LAS MEDIDAS ADOPTADAS FRENTE A LAS PROTESTAS DE LOS TRANSPORTISTAS Y LA ESTRATEGIA DEL SECTOR PARA GARANTIZAR EL ABASTECIMIENTO Y REDUCIR LA VULNERABILIDAD ENERGÉTICA DEL PAÍS

Los diputados que suscriben, en ejercicio de las atribuciones conferidas por los artículos 96, 102-B y 131 de la Constitución Política del Perú; los artículos 7, 9 y 154 del Reglamento de la Cámara de Diputados; y demás normas aplicables, presentan la siguiente **Moción de Orden del Día**:

CONSIDERANDO:

Que, la Cámara de Diputados, de conformidad con el artículo 102-B de la Constitución Política del Perú, tiene entre sus atribuciones ejercer el control político sobre el Poder Ejecutivo y, específicamente, interpelar y censurar a los ministros de Estado. Esta facultad constituye uno de los principales mecanismos de responsabilidad política y rendición de cuentas del Poder Ejecutivo ante la representación nacional.

Que, el artículo 131 de la Constitución Política del Perú establece que es obligatoria la concurrencia del Consejo de Ministros o de cualquiera de los ministros cuando la Cámara de Diputados los llama para interpelarlos, y dispone que el pedido de interpelación debe formularse por escrito y ser presentado por no menos del quince por ciento del número legal de diputados, acompañado del respectivo pliego interpelatorio. Asimismo, establece que para su admisión se requiere el voto favorable de por lo menos un tercio de los diputados hábiles.

Que, conforme al artículo 154 del Reglamento de la Cámara de Diputados, el pedido de interpelación se formula mediante moción de orden del día, firmada por no menos del quince por ciento del número legal de diputados y acompañada del respectivo pliego interpelatorio; asimismo, la votación de admisión se efectúa indefectiblemente en la sesión siguiente a aquella en que se dio cuenta de la moción y, una vez admitida, el Pleno acuerda el día y hora para que el ministro responda, dentro de los límites temporales previstos por la Constitución y el Reglamento.

Que, el señor Guillermo Shinno Huamaní fue nombrado ministro de Estado en el Despacho de Energía y Minas mediante Resolución Suprema N.º 235-2026-PCM, de fecha 28 de julio de 2026, correspondiéndole dirigir el sector encargado de formular, evaluar y supervisar las políticas nacionales en materia de energía y minería.

Que, durante los últimos meses se ha producido un incremento significativo de los precios de los combustibles en el mercado peruano, particularmente del diésel B5 UV, combustible esencial para el transporte de carga y pasajeros y para la movilización de alimentos y bienes de primera necesidad.

Que, de acuerdo con información publicada el 12 de agosto de 2026, el precio mayorista del diésel B5 UV comercializado por Petroperú pasó de S/ 12,14 por galón el 24 de febrero a S/ 23,09 el 11 de agosto de 2026, equivalente a un incremento de 90,2 %. En el caso de Repsol, el precio alcanzó S/ 24,66 por galón, equivalente a un incremento de

103,1 %. Asimismo, el gasohol regular pasó de S/ 12,11 a S/ 18,52 por galón y el gasohol premium de S/ 13,70 a S/ 18,93.

Que, información adicional reportada en Lima muestra que el precio de la gasolina regular llegó a S/ 23,99 por galón, la premium a S/ 25,99 y el diésel a S/ 26,49 en determinados establecimientos, evidenciándose una importante dispersión de precios entre estaciones de servicio.

Que, el incremento de precios no puede ser explicado exclusivamente por la cotización internacional del petróleo. La presión actual proviene también del aumento de las cotizaciones internacionales de los derivados, particularmente diésel y gasolina, en un contexto de reducción de la capacidad mundial de refinación y de perturbaciones geopolíticas que afectan las cadenas internacionales de suministro.

Que, el Perú mantiene una elevada dependencia de las importaciones para atender su demanda de diésel, estimada en alrededor del 70 % del consumo nacional, lo que incrementa la exposición de la economía peruana a las variaciones internacionales de precios, fletes y disponibilidad de productos refinados.

Que, el incremento de precios se produce además en un contexto de dificultades financieras y operativas de Petroperú. La situación de liquidez, adquisición de crudo y derivados, capacidad de almacenamiento y distribución de la empresa estatal puede tener efectos directos sobre el abastecimiento nacional, particularmente en regiones donde cumple un papel relevante en la provisión de combustibles.

Que, según información difundida públicamente, Petroperú representa aproximadamente el 30 % del abastecimiento nacional de diésel, por lo que una reducción de sus entregas puede generar una mayor presión sobre los demás proveedores y sobre el mercado nacional.

Que, en este contexto, resulta necesario que el Ministerio de Energía y Minas explique cuál es la estrategia del Estado respecto de Petroperú, su capacidad de refinación, importación, almacenamiento, transporte y comercialización, así como el papel que debe cumplir la empresa estatal dentro de una estrategia de seguridad energética que permita reducir las vulnerabilidades de la cadena de suministro de hidrocarburos.

Que, asimismo, resulta necesario conocer si el Poder Ejecutivo cuenta con un plan concreto para recuperar y utilizar eficientemente la capacidad de refinación nacional, particularmente de la Refinería de Talara, así como las medidas adoptadas para garantizar su operación sostenible y evitar que la capacidad instalada permanezca subutilizada.

Que, el incremento de los precios de los combustibles ha trascendido el ámbito estrictamente económico y se ha convertido en un problema de gobernabilidad y conflictividad social. Durante agosto de 2026 se han registrado paros, movilizaciones, bloqueos y otras medidas de fuerza en distintas regiones del país, entre ellas Ucayali, Loreto, Arequipa y Tacna, mientras que organizaciones de transportistas de otras regiones han anunciado o evaluado nuevas medidas.

Que, en Ucayali se han registrado bloqueos y restricciones al tránsito que han afectado la circulación de vehículos y el traslado de combustible, generándose dificultades de abastecimiento y largas filas en establecimientos de venta de combustibles. La situación demuestra que un problema de precios puede convertirse rápidamente en una emergencia de abastecimiento cuando confluyen restricciones logísticas y conflictos sociales.

Que, la situación en Ucayali ha generado además efectos sobre la prestación de servicios públicos, evidenciándose que una eventual interrupción prolongada del abastecimiento de combustibles puede comprometer servicios esenciales y actividades económicas fundamentales.

Que, en Loreto se han producido medidas de protesta vinculadas al incremento de los costos de los combustibles, en una región particularmente vulnerable por sus características geográficas y por la importancia del transporte fluvial para la conectividad de la población y el abastecimiento de bienes.

Que, en Arequipa los transportistas han advertido sobre el impacto del incremento de los costos operativos sobre las tarifas de transporte y sobre la prestación regular de servicios, con consecuencias directas para trabajadores, estudiantes y usuarios.

Que, en Tacna se desarrollaron medidas de protesta vinculadas al precio del diésel y al incremento de los costos del transporte, evidenciando que la problemática no se limita a las regiones de la selva, sino que tiene alcance nacional.

Que, en Puno los gremios de transporte también han expresado su preocupación por el nivel alcanzado por el precio del diésel y han planteado al Poder Ejecutivo alternativas de compensación y estabilización.

Que, la extensión territorial de las protestas, las restricciones al tránsito, el riesgo de desabastecimiento y la afectación de servicios esenciales evidencian que el problema requiere una respuesta inmediata, articulada y verificable del Poder Ejecutivo, que no puede limitarse a medidas temporales de compensación.

Que, en mayo de 2026 se aprobó un subsidio temporal de S/ 4,00 por galón de diésel B5 y B20 para transportistas de pasajeros y mercancías, aplicable a las adquisiciones efectuadas durante el período establecido por el Decreto de Urgencia N.º 004-2026. La medida fue concebida como un mecanismo temporal para atenuar el impacto del incremento de los combustibles sobre los costos logísticos.

Que, posteriormente, ante la persistencia del incremento de los precios y la expansión de las protestas, el Poder Ejecutivo anunció el 14 de agosto de 2026 un nuevo mecanismo temporal de apoyo dirigido a transportistas de carga y pasajeros, por un período de tres meses, cuyo nivel de compensación se situaría entre el 15 % y el 20 %, dependiendo de la evolución de los precios de los combustibles.

Que, corresponde conocer con precisión los criterios técnicos, presupuestales y operativos empleados para establecer dicho mecanismo, así como su cobertura, fuente de financiamiento, población beneficiaria, mecanismo de transferencia, entidad responsable de su ejecución y sistema de evaluación.

Que, asimismo, corresponde determinar por qué, pese a la implementación de un subsidio temporal de S/ 4,00 por galón y al posterior anuncio de una nueva medida de compensación, persiste una situación de elevada conflictividad social y vulnerabilidad frente al incremento de los combustibles.

Que, en el actual contexto de crisis energética, resulta necesario conocer la posición del Poder Ejecutivo respecto de la reactivación del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles, la sostenibilidad fiscal de cualquier mecanismo de subsidio y la necesidad de establecer instrumentos de protección que no generen distorsiones permanentes en el mercado.

Que, las medidas de corto plazo deben estar acompañadas de una estrategia estructural destinada a reducir la vulnerabilidad energética del país, aumentar la

capacidad de refinación, garantizar reservas y capacidad logística, promover la masificación del gas natural vehicular y fortalecer la capacidad de respuesta del Estado ante shocks internacionales.

Que, especialistas han señalado que una mayor masificación del gas natural permitiría reducir la exposición de los transportistas a la volatilidad internacional del petróleo y sus derivados, mientras que la recuperación de la capacidad operativa de Petroperú permitiría fortalecer el abastecimiento interno.

Que, corresponde, por tanto, que el ministro de Energía y Minas concurra ante la Cámara de Diputados para responder por la política sectorial frente al incremento de los precios de los combustibles, las medidas adoptadas ante la conflictividad social, la situación de Petroperú, la estrategia de abastecimiento nacional, la reactivación del FEPC, las medidas de apoyo al transporte, la coordinación interinstitucional y las acciones de mediano y largo plazo destinadas a reducir la dependencia energética del país.

Por estas consideraciones:

LA CÁMARA DE DIPUTADOS DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

ACUERDA:

Primero. - Interpelar al Ministro de Energía y Minas, señor Guillermo Shinno Huamani, a fin de que responda respecto de las decisiones, acciones y omisiones del sector frente al incremento de los precios de los combustibles, la situación de abastecimiento de diésel, las protestas y bloqueos registrados en diversas regiones del país, la situación de Petroperú y la estrategia energética del Gobierno; conforme al pliego interpelatorio adjunto.

Lima, 13 de agosto de 2026

SVIETA VALIA FERNÁNDEZ GONZÁLEZ
Diputada de la República

VOCERO
TITULAR.

ALEJANDRO JOSÉ MANAY PILLACA

PLIEGO INTERPELATORIO

AL SEÑOR MINISTRO DE ENERGÍA Y MINAS, GUILLERMO SHINNO HUAMANI

I. SOBRE EL INCREMENTO DE LOS PRECIOS DE LOS COMBUSTIBLES

1. ¿Cuál es, según el Ministerio de Energía y Minas, la participación porcentual de los factores internacionales y de los factores internos en el incremento registrado durante 2026 en los precios del diésel B5 UV y de los gasoholes?
2. ¿Qué medidas concretas ha adoptado su despacho para evitar que el incremento de las cotizaciones internacionales de los derivados se traslade de manera desproporcionada al consumidor final?
3. ¿Por qué el precio mayorista del diésel B5 UV comercializado por Petroperú alcanzó S/ 23,09 por galón y el de Repsol S/ 24,66 al 11 de agosto de 2026, y qué diferencia existe actualmente entre los costos de importación, refinación, almacenamiento, distribución y comercialización?
4. ¿Qué evaluación realiza el Ministerio sobre la formación de los precios del diésel en la cadena mayorista y minorista y qué medidas de supervisión ha coordinado con Osinergmin ante las diferencias observadas entre establecimientos?
5. ¿Cuenta el Ministerio con una proyección oficial del precio del diésel para los próximos tres y seis meses? Indique los escenarios internacionales, nacionales y fiscales considerados.

II. SOBRE LAS PROTESTAS Y LA CONFLICTIVIDAD SOCIAL

6. ¿Desde qué fecha tuvo conocimiento el Ministerio de Energía y Minas de las protestas y medidas de fuerza convocadas por los transportistas y qué acciones adoptó antes del inicio de los bloqueos registrados durante agosto de 2026?
7. ¿Qué medidas concretas ha adoptado el Ministerio para atender la situación generada por los paros, movilizaciones y bloqueos registrados en Ucayali, Loreto, Arequipa y Tacna?
8. ¿Qué acciones específicas está ejecutando el sector para evitar que el conflicto se extienda a Puno y a otras regiones del país?
9. ¿Qué acuerdos concretos se han alcanzado con los gremios de transporte de Ucayali, Loreto, Arequipa, Tacna y Puno, indicando fecha, participantes, compromisos, responsables y plazos de cumplimiento?
10. En Ucayali, donde se han reportado bloqueos y dificultades de traslado de combustibles, ¿qué plan de contingencia ha implementado el Ministerio para garantizar el suministro a Pucallpa y demás localidades afectadas?
11. ¿Qué medidas ha dispuesto el Ministerio para garantizar el abastecimiento de combustible destinado a servicios esenciales, incluyendo transporte de alimentos, servicios de salud, recolección de residuos y transporte de pasajeros, en las regiones afectadas?
12. ¿Qué coordinación ha realizado el MINEM con la Presidencia del Consejo de Ministros, Ministerio del Interior, Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Ministerio de Educación, Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego, gobiernos regionales y demás entidades competentes para atender integralmente los efectos de la crisis?

13. ¿Existe actualmente un comité o instancia intersectorial permanente para monitorear la crisis de combustibles y la conflictividad social derivada de ella? De existir, indique su composición, periodicidad, competencias y acuerdos adoptados.

III. SOBRE PETROPERÚ Y EL ABASTECIMIENTO NACIONAL

14. ¿Cuál es actualmente la capacidad real de Petroperú para producir, importar, almacenar, transportar y comercializar diésel B5, y cuál es el porcentaje de utilización de cada una de dichas capacidades?

15. ¿Cuál es el nivel actual de operación de la Refinería de Talara respecto de su capacidad instalada y cuáles son las razones técnicas, financieras, logísticas o comerciales que explican la eventual brecha entre capacidad instalada y capacidad efectiva de producción?

16. ¿Qué medidas ha adoptado el Ministerio para garantizar que Petroperú mantenga un nivel de abastecimiento suficiente para evitar interrupciones o restricciones de suministro, especialmente en las regiones donde la empresa cumple un papel estratégico?

17. Considerando que Petroperú representa aproximadamente el 30 % del abastecimiento nacional de diésel, ¿qué impacto ha tenido la situación financiera y operativa de la empresa sobre los precios y el abastecimiento nacional durante los últimos tres meses?

18. ¿Cuál es el monto actualizado de las obligaciones financieras y comerciales de Petroperú que afectan su capacidad de adquirir crudo, importar derivados o mantener niveles adecuados de inventario?

19. ¿Qué medidas concretas viene adoptando el MINEM para garantizar la continuidad operativa de Petroperú sin generar riesgos adicionales para las finanzas públicas?

IV. SOBRE INTEGRACIÓN VERTICAL Y POLÍTICA ENERGÉTICA

20. ¿Considera el Ministerio de Energía y Minas que el actual modelo de operación de Petroperú permite aprovechar adecuadamente su condición de empresa integrada de la cadena de hidrocarburos, desde la adquisición de crudo hasta la refinación, almacenamiento, transporte y comercialización?

21. ¿Cuenta el Poder Ejecutivo con un plan para fortalecer la integración vertical de Petroperú y reducir la dependencia de terceros para el abastecimiento nacional de combustibles?

22. ¿Qué ventajas y riesgos identifica el Ministerio en fortalecer la integración vertical de Petroperú como instrumento de seguridad energética y estabilidad del abastecimiento nacional?

23. ¿Qué nivel de utilización de la capacidad de refinación nacional considera necesario alcanzar para reducir la exposición del Perú a las importaciones de diésel y otros derivados?

24. ¿Qué cronograma concreto tiene el Poder Ejecutivo para incrementar la producción efectiva de las refinerías nacionales y reducir progresivamente la dependencia de importaciones de diésel?

V. SOBRE EL FONDO DE ESTABILIZACIÓN Y LAS MEDIDAS DE COMPENSACIÓN

25. ¿En qué estado se encuentra actualmente la evaluación o reactivación del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles y cuál es la posición oficial del Ministerio de Energía y Minas respecto de su utilización frente al actual escenario internacional?
26. ¿Cuál es el monto actualizado de las obligaciones pendientes vinculadas al FEPC y cuál sería la fuente de financiamiento para atenderlas?
27. ¿Cuál sería el mecanismo mediante el cual el FEPC operaría ante nuevos incrementos internacionales de precios y qué productos y consumidores serían comprendidos?
28. ¿Cuál es la evaluación del Ministerio respecto de la eficacia del subsidio temporal de S/ 4,00 por galón de diésel B5 y B20 establecido mediante el Decreto de Urgencia N.º 004-2026?
29. ¿Por qué dicho subsidio no evitó que posteriormente se produjera una nueva escalada de precios ni que se intensificaran las protestas de los transportistas?
30. Respecto del nuevo mecanismo de apoyo anunciado por el Poder Ejecutivo el 14 de agosto de 2026, equivalente a entre 15 % y 20 % del precio del combustible y con una duración prevista de tres meses, ¿cuál es el rol específico del Ministerio de Energía y Minas en su diseño, implementación, supervisión y evaluación?
31. ¿Cuál será el costo fiscal total estimado de este nuevo mecanismo, cuál será su fuente de financiamiento y qué entidad será responsable de efectuar los pagos?
32. ¿Qué criterios técnicos se utilizarán para determinar el porcentaje de compensación correspondiente a cada transportista y cómo se evitará que el mecanismo genere filtraciones, duplicidades o beneficios indebidos?
33. ¿Qué indicadores utilizará el Gobierno para determinar si el nuevo mecanismo logró reducir el impacto del precio del combustible sobre los costos del transporte y si corresponde mantenerlo, modificarlo o concluirlo después de los tres meses?

VI. SOBRE EL ABASTECIMIENTO Y LAS REGIONES MÁS AFECTADAS

34. ¿Cuál es el alcance de las medidas específicas que el Ministerio ha adoptado para garantizar el abastecimiento de combustibles en Ucayali, Loreto, Arequipa, Tacna y Puno?
35. ¿Qué volumen de reservas de combustible mantiene actualmente el país y cuánto tiempo permitirían atender la demanda nacional en un escenario de interrupción de las importaciones?
36. ¿Qué mecanismos de contingencia existen para garantizar el traslado de combustible cuando se produzcan bloqueos de carreteras o restricciones de transporte terrestre y fluvial?
37. ¿Qué medidas ha adoptado el MINEM para evitar que las regiones amazónicas, particularmente Ucayali y Loreto, enfrenten desabastecimientos prolongados debido a su dependencia de cadenas logísticas más vulnerables?
38. ¿Ha dispuesto el Ministerio mecanismos de priorización del abastecimiento para servicios esenciales en las regiones afectadas? En caso afirmativo, detalle dichos mecanismos.

VII. SOBRE OSINERGMIN Y LA FORMACIÓN DE PRECIOS

39. ¿Qué acciones de supervisión ha solicitado o coordinado el MINEM con Osinergmin respecto de la evolución de los precios mayoristas y minoristas del diésel y los gasoholes?

40. ¿Ha identificado Osinergmin incrementos de márgenes de comercialización o diferencias de precios que no puedan ser explicadas por costos logísticos, tributarios o de adquisición del combustible?

41. ¿Qué medidas se adoptarán frente a eventuales incrementos desproporcionados de precios en zonas afectadas por problemas de abastecimiento?

VIII. SOBRE COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL

42. ¿Qué responsabilidades específicas corresponden al MINEM, MEF, Osinergmin, Petroperú, PCM y gobiernos regionales frente a la actual crisis de combustibles?

43. ¿Qué acuerdos concretos se han adoptado entre el MINEM y el MEF respecto de las medidas de compensación al transporte y de la política de estabilización de precios?

44. ¿Qué coordinación se ha efectuado con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para evaluar el impacto del incremento del combustible sobre los costos del transporte de pasajeros y carga?

45. ¿Qué coordinación se ha realizado con el Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego para prevenir que el incremento del costo del transporte de alimentos se traslade a los precios de productos de primera necesidad?

46. ¿Qué mecanismos de coordinación mantiene el MINEM con los gobiernos regionales de Ucayali, Loreto, Arequipa, Tacna y Puno para garantizar el abastecimiento y prevenir nuevos episodios de conflictividad?

IX. SOBRE TRANSICIÓN ENERGÉTICA Y MASIFICACIÓN DEL GNV

47. ¿Cuál es el estado actual del programa de masificación del gas natural vehicular y cuántos vehículos se encuentran actualmente convertidos a GNV?

48. ¿Qué metas concretas de conversión de vehículos a GNV ha establecido el Ministerio para los años 2026 y 2027?

49. ¿Qué medidas adoptará el Gobierno para ampliar la infraestructura de estaciones de servicio de GNV en las regiones donde actualmente existe una baja disponibilidad de este combustible?

50. ¿Considera el Ministerio que la masificación del GNV puede constituir una política de seguridad energética para reducir la exposición del transporte nacional a las variaciones internacionales del petróleo y sus derivados? En caso afirmativo, ¿cuál es el cronograma de implementación?

51. ¿Qué medidas tiene prevista su cartera para impulsar la infraestructura de transporte y distribución de gas natural hacia el sur del país y reducir la dependencia de combustibles líquidos en dicha región?

X. SOBRE EL PLAN DE CONTINGENCIA Y LAS MEDIDAS DE MEDIANO Y LARGO PLAZO

52. ¿Cuenta el Ministerio de Energía y Minas con un plan de contingencia frente a una eventual prolongación de las tensiones geopolíticas internacionales y una nueva reducción de la capacidad mundial de refinación?
53. ¿Qué volumen de reservas de combustibles considera actualmente suficiente el Gobierno para garantizar el abastecimiento nacional durante una interrupción prolongada de las importaciones?
54. ¿Qué medidas adoptará el Gobierno para incrementar la capacidad nacional de almacenamiento estratégico de combustibles?
55. ¿Cuál es el cronograma concreto del Gobierno para reducir la dependencia de las importaciones de diésel y fortalecer la producción nacional de derivados?
56. ¿Qué medidas estructurales adoptará su sector para evitar que futuros shocks internacionales se traduzcan en incrementos abruptos de los precios internos de los combustibles?
57. ¿Puede comprometer ante la Cámara de Diputados un plan de acción con medidas, responsables, presupuesto, indicadores y cronograma para estabilizar el abastecimiento, reducir la vulnerabilidad energética y disminuir el impacto de los precios de los combustibles sobre los transportistas y la ciudadanía? En caso afirmativo, sírvase detallarlo.