

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3197/2018-CR, MEDIANTE EL CUAL SE PROPONE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, LA "LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO "TREN NOR ORIENTAL DEL MARAÑÓN BAYOVAR – CAJAMARCA - SARAMIRIZA".

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

DICTAMEN 2018-2019

Señor Presidente:

Ha sido remitido para estudio y dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y los artículos 74 y 75 del Reglamento del Congreso de la República, el **Proyecto de Ley 3197/2018-CR**, presentado por el señor congresista **Segundo Tapia Bernal**, del grupo parlamentario Fuerza Popular – FP, mediante el cual propone la "**Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la ejecución del proyecto "Tren Nor Oriental del Marañón Bayovar – Cajamarca – Saramiriza"**".

En la **Vigésima Sesión Ordinaria** de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, celebrada el **30 de abril** del 2019, expuesto y debatido el dictamen fue aprobado por **UNANIMIDAD** de los señores congresistas presentes, con el voto a favor de los señores congresistas: **Aguilar Montenegro, Wilmer** (FP); **Elías Ávalos, Miguel** (FP); **Aramayo Gaona, Alejandra** (FP); **Narvaez Soto, Ricardo** (APP); **Castro Bravo, Jorge** (NA); **Palomino Ortiz, Dalmiro** (FP) [en reemplazo de *Ventura Ángel, Roy*]; **Tapia Bernal, Segundo** (FP) [en reemplazo de *Schaefer Cuculiza, Karla*]; **Trujillo Zegarra, Gilmer** (FP) (en reemplazo de *Martorell Sobero, Guillermo*) y **Monterola Abregu, Wuilian** (FP).

Con las licencias de los señores congresistas: **Schaefer Cuculiza, Karla** (FP); **Ventura Angel, Roy** (FP); **Flores Vilchez, Clemente** (PPK); **Guía Pianto, Moisés** (PPK); **Tucto Castillo, Rogelio** (FA); **León Romero, Luciana** (CPA); **Del Aguila Herrera, Edmundo** (AP) y la suspensión del congresista **Moisés Mamani Choquehuanca** (FP).

I. SITUACIÓN PROCESAL

I.1 Antecedentes

El **Proyecto de Ley 3197/2018-CR**, ingresó a trámite documentario el 13 de agosto de 2018 y el 17, del mismo mes y año, a esta Comisión. De conformidad con el Decreto de Oficialía Mayor se nos designa como única comisión dictaminadora.

I.2 Opiniones solicitadas

Se solicitó las siguientes opiniones técnicas en relación al **Proyecto de Ley 3197/2018-CR**:

➤ Al Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Mediante Oficio N° 091-2018-2019/CTC-CR, de fecha de 21 de agosto de 2018, recibido el 24 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Edmer Trujillo Mori**, en su condición de ministro de Transportes y Comunicaciones. habiéndose recibido opinión con Oficio N° 268-2019-MTC/01, de fecha 12 abril de 2019.

➤ **Al Ministerio de Economía y Finanzas**

Mediante Oficio N° 092-2018-2019/CTC-CR, de fecha 21 de agosto de 2018, recibido el 22 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Carlos Oliva Neyra**, en su condición de ministro de Economía y Finanzas, habiéndose recibido opinión con Oficio N° 1425-2018-EF/10.01, recibido el 17 de octubre de 2018.

➤ **Al Gobierno Regional de Amazonas**

Mediante Oficio N° 0093-2018-2019/CTC-CR, de fecha 21 de agosto de 2018, recibido el 27 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Gilmer Wilson Horna Corrales**, en su condición de Gobernador Regional de Amazonas, habiéndose recibido opinión con Oficio N° 417-2018-GRAMAZONAS/SG, de fecha 5 de noviembre de 2018.

➤ **Al Gobierno Regional de Cajamarca**

Mediante Oficio N° 0094-2018-2019/CTC-CR, de fecha 21 de agosto de 2018, recibido el 24 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Hilario Porfirio Medina Vásquez**, en su condición de Gobernador Regional de Cajamarca, habiéndose recibido opinión con Oficio N° 552-20108-GR.CAJ/DRTC, de fecha 24 de octubre de 2018.

I.3 Opiniones recibidas

- **Del Ministerio de Transportes y Comunicaciones**

La Comisión recibió el 16 de abril de 2019 el Oficio N° 268-2019-MTC/01 remitido por el señor **Edmer Trujillo Mori**, ministro de Transporte y Comunicaciones, al cual anexa el Informe N° 2964-2018-MTC/08, concluyendo que la propuesta legislativa es viable; como veremos en la siguiente descripción sinóptica:

a) **De la Oficina General de Asesoría Jurídica (Informe N° 2964-2018-MTC/08)**

El informe incluye, como parte de su evaluación, la opinión¹ técnica legal de viabilidad de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles, la misma que en su análisis precisa "... el Proyecto de Ley N° 3197/2018-CR, que declara de necesidad pública e interés nacional la ejecución del proyecto "Tren Nor Oriental del Marañón – Bayovar – Cajamarca – Saramiza", **se encuentra alineado con el ordenamiento planteado en el Plan² Nacional de Desarrollo Ferroviario y no contraviene con las futuras acciones del sector**".

La Oficina General de Asesoría Jurídica concluye que "... teniendo en cuenta lo opinado por la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles, y que el objeto del proyecto de ley tiene carácter declarativo; toda vez que se requiere de actos administrativos posteriores para cumplir con los objetivos de interés público que justifiquen su aprobación, esta Oficina General opina que, desde el punto de vista legal, el Proyecto de Ley N° 3197/2018 **será viable**".

¹ Sustentada en el Informe N° 0310-2018-MTC/14.08, de la Dirección de Ferrocarriles (documento que no incluye el Oficio N° 268-2019-MTC/01.

² El Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario fue aprobado mediante Resolución Ministerial N° 0396-2016-MTC/01.02. Este plan prevé evaluar la implementación de la Conexión Ferroviaria Perú – Brasil, que cubrirá una parte del tramo propuesto en la iniciativa legislativa.

- **Del Ministerio de Economía y Finanzas**

La Comisión recibió el 17 de octubre de 2018 el Oficio N° 1425-2018-EF/10.01 remitido por el señor **Carlos Oliva Neyra, ministro de Economía y Finanzas**, al cual adjunta el Informe N° 192-2018-EF/63.06³, elaborado por la Dirección General de Inversión Pública, que consolida la opinión técnica de los órganos técnicos del Ministerio de Economía y Finanzas, formulando observaciones; como veremos en la descripción sinóptica de cada uno de los informes:

- a) **De la Dirección General de Inversión Pública**

Esta Dirección General emite **opinión desfavorable** sustentado en: a) el gobierno nacional, regional y local son los responsables⁴ [no el Congreso de la República] de seleccionar y priorizar las inversiones a ser consideradas en sus respectivas carteras de inversiones; b) las normas declarativas son contrarias a la normativa del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones; c) no existe ningún proyecto de inversión relacionado con la iniciativa legislativa registrado en el Banco de Inversiones del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, ni en el derogado Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP); y, d) no es necesario porque a las localidades de Bayóvar, Cajamarca y Saramiriza es posible acceder mediante las rutas departamentales PE-1N, PE-3N y PE-5N, con tiempo estimado de viaje por carretera, de Bayóvar a Saramiriza (pasando por Cajamarca), de 20 horas y 35 minutos.

- b) **De la Dirección General de Presupuesto Público⁵**

A pesar que la Dirección General de Presupuesto Público "... no tiene competencia para emitir opinión respecto a declaratorias de necesidad pública e interés nacional ..."
formula observación a la propuesta normativa sustentado en lo siguiente: a) no se señala el costo de ejecución del proyecto "Tren Nor Oriental del Marañón Bayovar – Cajamarca – Saramiriza", que permita dimensionar el gasto y demostrar que se cuenta con los recursos presupuestales por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; b) no incluye un análisis de costo beneficio en términos cuantitativos y cualitativos; c) se contraviene el Principio de Equilibrio Presupuestario y la prohibición de iniciativa de gasto congresal contemplados en los artículos 78 y 79 de la Constitución Política del Perú y la Ley 28411, Ley General del Sistema Nacional de Presupuesto; y, d) la prioridad de la ejecución de proyectos de inversión corresponde al titular de la entidad, en este caso al Ministerio de Transportes y Comunicaciones [no al Congreso de la República], con sujeción a los recursos presupuestales asignados en un determinado año fiscal.

³ Ratificado por la Sra. Sheilah Miranda Leo, Director General de la Dirección General de Inversión Pública, mediante la Nota N° 214-2018-EF/63.06.

⁴ Según lo previsto en el párrafo 7.2 del artículo 7 de la Directiva para la Programación Multianual que regula y articula la fase de Programación Multianual del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones y la fase de Programación del Sistema Nacional de Presupuesto, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 035-2018-EF/15.

⁵ Informe N° 251-2018-EF/68.02, literal D, página 9; que hace referencia al Informe N° 0178-2018-EF/50.06.

c) **De la Dirección General de Política de Promoción de la Inversión Privada**

La Dirección General de Política de Promoción de la Inversión Privada formula las siguientes observaciones y recomendaciones a la iniciativa legislativa:

- El desarrollo de los proyectos de inversión son una facultad correspondiente a los ministerios, gobiernos regionales y gobiernos locales, en el marco⁶ de sus competencias, los que tienen a su cargo la gestión de determinada infraestructura pública o servicio público, conforme a su presupuesto, planes y programas aprobados. Lo mismo aplica en los casos que el proyecto se implemente mediante Asociaciones Público Privados - APP.
- No corresponde que mediante una iniciativa del Poder Legislativo se priorice un proyecto, sin considerar los planes, programas y presupuestos aprobados de los ministerios, gobiernos regionales y gobiernos locales.
- Podría generar una utilización ineficiente de los recursos públicos, dado que, no es la ley sino las evaluaciones técnicas, legales y económicas, desarrolladas por las entidades competentes, las que legitiman y sustentan la elección de una modalidad, u otra, para la ejecución de proyectos de inversión técnica.

d) **De la Dirección de Normatividad⁷**

La Dirección de Normatividad de la Dirección General de Inversión Pública, considerando las observaciones de las unidades técnicas, concluyó: a) las declaraciones de necesidad y de interés nacional para el desarrollo de inversiones de las entidades públicas resultan contrarias al Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, porque son competencia de cada sector identificar las inversiones a ser consideradas en la cartera de inversiones; b) el proyecto de ley no considera una evaluación presupuestal que demuestre la disponibilidad de los créditos presupuestarios para la ejecución del proyecto en cuestión, y su impacto en el Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2018 (ni 2019), lo que implicaría que su implementación demandaría recursos adicionales al Tesoro Público, contraviniendo la Constitución Política del Perú y la Ley 28411. Asimismo, se contraviene el artículo 79 de la Constitución, que prohíbe a los parlamentarios crear o aumentar gastos públicos; y, c) la iniciativa legislativa no permite determinar si su construcción es económica y técnicamente viable, porque no incluye el sustento técnico que avale dicha intervención.

• **Del Gobierno Regional de Amazonas**

La Comisión recibió el 5 de noviembre de 2018 el Oficio N° 417-2018-GRAMAZONAS/SG remitido por el señor **Ronald Salazar Chumbe, Secretaria General del Gobierno Regional de Amazonas**, al cual anexa el Informe Legal N° 686-2018-GOBIERNO REGIONAL AMAZONAS/ORAJ de la Oficina Regional de Asesoría Jurídica, recomendando "**se emita dictamen favorable**" y se proceda continuar con el trámite hasta

⁶ Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades y la Ley 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.

⁷ Conclusiones del Informe N° 192-2018-EF/63.06.

que sea debatido en el Pleno del Congreso para su aprobación final y su posterior remisión al Presidente de la República para su promulgación; sustentado en lo siguiente:

- Para la región de Amazonas de implementarse la iniciativa legislativa, a través del tramo B, en donde se uniría con la región Cajamarca en la estación de la Pampa de la Culebra, llegando a Saramiriza en Iquitos *"es de vital importancia para el eje turístico de nuestra región ya que tendrá mayor realce y se complementaría con el megaproyecto de Telecabinas, que son el atractivo para la visita a la Fortaleza de Kuelap, promoviendo de esta manera el turismo (...) los turistas extranjeros y nacionales tendrían otra opción de transporte para llegar a la ruta (...) Además, beneficiaría a nuestra región en el tema de exportación de nuestros productos agropecuarios, ya que por la falta de buenas vías de acceso los agricultores tienen en ese en cuello de botella para poder llegar a las exportación en ese contexto agropecuario"*.
- En la actualidad se hace notorio una falta de conectividad vial en la zona Nororiental peruana y que genera desarticulación espacial entre las diversas regiones como es el caso de Loreto, San Martín y Amazonas con el resto del país.
- Considerando la *"connotación e importancia que representa para los intereses nacionales, así como el desarrollo de estas regiones donde se ejecutaría el proyecto, y demás que se encuentran en un radio de acción, se hace necesario recomendar a la Comisión de Transportes y Comunicaciones (...) apruebe el dictamen favorable del proyecto de ley (...) a fin que el Pleno del Congreso lo declare de necesidad pública nacional la ejecución del Proyecto "Tren Nor Oriental del Marañón Bayovar – Cajamarca – Saramiriza", sin afectar las áreas naturales y arqueológicas protegidas, así como el medio ambiente"*.

• Del Gobierno Regional de Cajamarca

La Comisión recibió el 24 de octubre de 2018 el Oficio N° 552-2018-GR.CAJ/DRTC remitido por el señor **Manuel Álvarez Huamán, Director Regional de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones del Gobierno Regional de Cajamarca**, al cual anexa el Informe N° 137-2018-GR.CAJ/DRTC/DICA-WDLTB de la Dirección de Caminos, concluye que *"... este proyecto de ley no cumple con los requisitos para declararse de necesidad pública e interés nacional, por tener connotación de favorecer más a un grupo (minero)"*; tal como veremos en la descripción sinóptica del informe:

- *"... las empresas privadas que se dedican a la extracción de minerales (...) serán las más beneficiadas, y cuando se menciona el beneficio para la demás población, se da como una consecuencia derivada, del proceso puramente extractivo, lo cual beneficiaría a cierta población, pero de una manera tangencial"*.
- *"... con la construcción de este tren, se afectará de una forma u otra las áreas naturales y áreas protegidas, ya que el Estado no tiene presencia en muchas zonas del país, especialmente en zonas de ceja de selva, por esa razón no se puede (o no se quiere) impedir la tala indiscriminada de selva y la explotación de oro en los ríos de la selva"*.
- *"El proyecto de ley tiene una connotación de favorecer a empresas privadas dedicadas a la extracción de recursos (...) mucho más teniendo en cuenta que dichos estudios han sido hechos por una organización adjunta a una empresa privada dedicada a la extracción de recursos (...); por lo que se tiene la impresión de que el Estado debe"*

gastar en un proyecto que beneficiará más a las empresas privadas y de una manera secundaria a la comunidad en general".

II. CONTENIDO DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

El Proyecto de Ley 3197/2018-CR, mediante el cual se propone, la Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la ejecución del Proyecto "Tren Nor Oriental del Marañón Bayovar – Cajamarca – Saramiriza".

Esta iniciativa considera un único artículo proponiendo que se declare de necesidad pública y de interés nacional la ejecución del Proyecto "Tren Nor Oriental del Marañón Bayovar – Cajamarca – Saramiriza", condicionando a no afectar las áreas naturales y arqueológicas protegidas, así como el medio ambiente.

III. MARCO NORMATIVO

- 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 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.
- Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades.
- Resolución Ministerial N° 396-2016-MTC/01.02, que aprueba el "Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario".

IV. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

a) MATERIA LEGISLABLE DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA

Uno de los principios generales de la técnica legislativa es el **principio de necesidad** de la futura norma. En ese sentido, toda propuesta legislativa presupone la existencia de un problema que se debe enfrentar e intentar solucionar. *"La idea es que la comprensión del problema deje en claro cuál es el estado de necesidad que se pretende superar. En realidad, de lo que se trata es que, ubicada la necesidad de un determinado grupo humano, se presuma con fundamento que dicha necesidad puede ser abordada y superada mediante una ley"*⁸. Es decir, existe materia legible cuando se determina que, del análisis del **hecho** o **problema**, se puede implicar que hay materia por legislar.

¿Cuál es el problema que se pretende resolver con el Proyecto de Ley 3197/2018-CR?

En la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley 3197/2018-CR se precisa que **"la zona Nor Oriental del Perú es uno de los sectores que adolece de conectividad vial"** lo cual genera consecuencias de desarticulación espacial entre las diversas regiones, como es el caso de Loreto, San Martín y Amazonas con el resto del país. De igual forma, inter regionalmente **la**

⁸ Curso de Redacción de Proyectos de Ley, Centro de Capacitación y Estudios Parlamentarios.

conectividad entre las diversas provincias de las regiones es precaria (...), y en el caso específico de Cajamarca la interrelación entre sus propias provincias tiene un déficit significativo en infraestructura vial". Asimismo, "**la falta de conectividad espacial y el potencial de recursos turísticos, mineros y agropecuarios de la zona norte del país evidencian una demanda para un medio de transporte como es el ferrocarril**". (Subrayado y resaltado es nuestro)

Por lo tanto, se desprende que el problema que se pretende resolver es la falta de infraestructura vial, específicamente de infraestructura ferroviaria, en la zona Nor Oriental del Perú, que no permite aprovechar el potencial de los recursos turísticos, mineros y agropecuarios de la zona.

Sin embargo, considerando que la ejecución de proyectos de infraestructura ferroviaria es competencia exclusiva del Poder Ejecutivo, el autor de la iniciativa legislativa, como parte del proceso de solución del problema expuesto, **propone declarar de necesidad pública e interés nacional** la ejecución del proyecto "Tren Nor Oriental del Marañón Bayovar – Cajamarca – Saramiriza", como "*parte del eje inter oceánico Perú – Brasil, partiendo desde el puerto de Bayovar en Piura, pasando por Lambayeque, hasta la estación La Pampa de La Culebra en Cajamarca, continuando por la ruta que conducen a Kuelap en Amazonas, llegando hasta el puerto Alfonso Ugarte en Saramiriza, en Iquitos*". Tal como se muestra en la Imagen 01.

IMAGEN 01: Croquis propuesto del Proyecto "Tren Nor Oriental del Marañón".



¿Cuál es el diseño de la propuesta normativa de la iniciativa legislativa?

El proyecto de ley propone la "Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la ejecución del proyecto "Tren Nor Oriental del Marañón Bayovar – Cajamarca - Saramiriza" se compone de único artículo disponiendo "Declárese de necesidad pública e interés nacional la ejecución del Proyecto "Tren Nor Oriental del Marañón Bayovar – Cajamarca – Saramiriza", sin afectar las áreas naturales y arqueológicas protegidas, así como el medio ambiente".

¿La solución del problema requiere de la norma propuesta?

En principio no se requeriría de una norma para resolver el problema expuesto, sobre todo si consideramos que la ejecución de proyectos de infraestructura ferroviaria es competencia exclusiva del Poder Ejecutivo. Sin embargo, el autor de la iniciativa legislativa, al recurrir a una norma declarativa como parte del proceso de solución del problema, desde esta óptica, sí sería necesaria aprobar una norma.

Entonces, resulta pertinente fundamentar por qué la Comisión propondría, en este caso, una declaración de interés nacional y necesidad pública, como norma como parte de solución del problema.

En ese sentido, la Comisión establece que una declaratoria de interés nacional y necesidad pública obedece a la necesidad de brindar un status especial o de fijar reglas de excepción (efectos jurídicos distintos a los ordinarios), que permitan sustentar actuaciones, principalmente del Estado, de carácter extraordinario. Por lo tanto, la exhortación que realiza el Congreso de la República a través de este tipo de normas, busca poner en la mesa de debate y propiciar una ventana de oportunidad para tratar la propuesta de solución al problema expuesto que se requiere.

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

- a) **Sean razonables y proporcionales con la misma, es decir, no afecten derechos superiores como los constitucionales;** en este caso la Comisión considera que la iniciativa legislativa se fundamenta en el bienestar social y la satisfacción del derecho de las personas para acceder y utilizar una adecuada infraestructura vial, específicamente de una infraestructura ferroviaria, en la zona Nor Oriental del Perú, que les permita aprovechar el potencial de los recursos turísticos, mineros y agropecuarios de la zona, por lo que es viable se efectúe una declaración de necesidad pública e interés nacional.
- b) **Estén de acuerdo con la naturaleza que los motiva,** es decir, la declaratoria sea relevante para el desarrollo nacional o regional, por su carácter dinamizador de la economía, como se ha sustentado en la exposición de motivos de la iniciativa legislativa.

Por lo tanto, la Comisión concluye que como parte del proceso de solución del problema expuesto es necesario emitir normas que coadyuven y regulen su aplicación, toda vez que no se ha encontrado norma alguna que atiendan esta necesidad.

b) VIABILIDAD DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA

Habiéndose concluido que sí existe materia legíslable en el Proyecto de Ley 3197/2018-CR, "declarar de necesidad pública e interés nacional la ejecución del proyecto "Tren Nor Oriental del Marañón Bayovar – Cajamarca - Saramiriza, corresponde en esta sección evaluar la viabilidad de la misma. En ese sentido, se analizarán las opiniones recibidas de las entidades

especializadas del Poder Ejecutivo para determinar la necesidad, razonabilidad y la eficacia presunta de la propuesta normativa en resolver la problemática señalada.

Al respecto, el **Ministerio de Transportes y Comunicaciones**, órgano rector del sistema de transportes ferroviario, como resultado de la evaluación de la iniciativa legislativa por sus unidades técnicas y legales, emiten opinión⁹ técnica legal de **viabilidad**, la misma que en su análisis precisa "... el Proyecto de Ley N° 3197/2018-CR, que declara de necesidad pública e interés nacional la ejecución del proyecto "Tren Nor Oriental del Marañón – Bayovar – Cajamarca – Saramiza", **se encuentra alineado con el ordenamiento planteado en el Plan¹⁰ Nacional de Desarrollo Ferroviario y no contraviene con las futuras acciones del sector**".

Por otro lado, el **Gobierno Regional de Amazonas**, una de las regiones involucradas en el proyecto, luego de su análisis técnico y legal, recomienda a la Comisión "**se emita dictamen favorable**" y se proceda continuar con el trámite hasta que sea debatido en el Pleno del Congreso para su aprobación final y su posterior remisión al Presidente de la República para su promulgación. Resulta relevante señalar que el Gobierno Regional de Amazonas precisa respecto a la iniciativa legislativa que "*es de vital importancia para el eje turístico de nuestra región ya que tendrá mayor realce y se complementaría con el megaproyecto de Telecabinas, que son el atractivo para la visita a la Fortaleza de Kuelap, promoviendo de esta manera el turismo (...) los turistas extranjeros y nacionales tendrían otra opción de transporte para llegar a la ruta (...) Además, beneficiaría a nuestra región en el tema de exportación de nuestro productos agropecuarios, ya que por la falta de buenas vías de acceso los agricultores tienen en ese en cuello de botella para poder llegar a las exportación en ese contexto agropecuario*".

Las entidades que se pronuncian desfavorablemente al Proyecto de Ley 3197/2018-CR son el Ministerio de Economía y Finanzas y el Gobierno Regional de Cajamarca. Los argumentos que sustentan la no viabilidad de ambas entidades serán analizados en las siguientes secciones que evalúan la necesidad, la razonabilidad y la eficacia presunta de la iniciativa legislativa. Sin embargo, llama la atención la conclusión del Gobierno Regional de Cajamarca señalando que "... **este proyecto de ley no cumple con los requisitos para declararse de necesidad pública e interés nacional, por tener connotación de favorecer más a un grupo (minero)**" (Sic).

Observaciones a la necesidad de la iniciativa legislativa

La comprensión del problema en análisis debe dejar claro ¿cuál es el estado de necesidad que se pretende superar? Ubicada la necesidad de un determinado grupo humano, se presume que dicha necesidad puede ser abordada y superada mediante una ley.

Si bien es cierto ya se ha determinado que sí es necesario abordar el problema a través de una norma, se han realizado las siguientes observaciones a la necesidad de la iniciativa legislativa:

⁹ Sustentada en el Informe N° 0310-2018-MTC/14.08, de la Dirección de Ferrocarriles (documento que no incluye el Oficio N° 268-2019-MTC/01.

¹⁰ El Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario fue aprobado mediante Resolución Ministerial N° 0396-2016-MTC/01.02. Este plan prevé evaluar la implementación de una Conexión Ferroviaria Perú – Brasil, que cubrirá una parte del tramo propuesto en la iniciativa legislativa.

- La **Dirección General de Inversión Pública**, del Ministerio de Economía y Finanzas, precisa que *"no es necesario [la iniciativa legislativa] porque a las localidades de Bayóvar, Cajamarca y Saramiriza es posible acceder mediante las rutas departamentales PE-1N, PE-3N y PE-5N, con tiempo estimado de viaje por carretera, de Bayóvar a Saramiriza (pasando por Cajamarca), de 20 horas y 35 minutos"*.

Al respecto, resulta extraño que la Dirección General de Inversión Pública observe la necesidad del proyecto por su "corta" visión, solo de beneficio local; sin embargo, la iniciativa legislativa tiene una visión mucho más amplia, proponiendo que el "Tren Nor Oriental del Marañón – Bayovar – Cajamarca – Saramiriza" sea parte del eje interoceánico Perú – Brasil. Es decir, se propone interconectar las regiones de la zona Nor Oriental del Perú (Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas y Loreto) con Brasil, y desde allí interconectarla al mundo, a través del Océano Atlántico.

La Comisión considera que la propuesta resulta razonable, pues se observa que en la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley 31967/2018-CR, precisa que en la actualidad se tienen tres tramos claramente identificados, según se detalla a continuación:

- a. El tramo A, que cuenta con un estudio a nivel de expediente técnico formulado por el sector privado y cubre el tramo del ferrocarril desde Bayovar hasta La Pampa de la Culebra, en un tramo de 650 Km.
- b. El tramo B, aún no cuenta con estudios y pretende unir el tramo en ferrocarril desde La Pampa de la Culebra, proximidades de Kuelap hasta Saramiriza, en un tramo aproximado de 435 Km.
- c. El tramo C, constituido por la hidrovía Amazónica, promovido por PROINVERSIÓN y que conectaría Saramiriza con el puerto de Manaos en el Brasil, y luego con el Océano Atlántico. La concesión del Proyecto Hidrovía Amazónica beneficiaría a más de 1' 100,000 personas del Nor Oriente peruano, con una navegación segura durante todo el año entre Iquitos, Pucallpa, Yurimaguas, Saramiriza y la frontera con Brasil. En dicho proyecto se invertiría US\$ 95 millones.

Por otro lado, el Plan¹¹ Nacional de Desarrollo Ferroviario ha identificado la demanda de transporte ferroviario, estableciendo que existe tráfico con potencial de participación ferroviaria, para el Corredor Transversal Norte¹², de 282.2¹³ millones de toneladas (proyectos mineros al 2020) y de 5,879.8¹⁴ millones de toneladas (proyectos mineros al 2040), información que no ha sido contemplada por la Dirección General de Inversión Pública, del Ministerio de Economía y Finanzas, quedando desvirtuada sus conclusiones sobre la necesidad de la iniciativa legislativa.

Además, la iniciativa legislativa guarda concordancia con lo estipulado por el **Acuerdo Nacional**, en la **Vigésima Primera Política de Estado**, que propone mejorar la **Competitividad** del país elaborando un Plan Nacional de Infraestructura identificando ejes

¹¹ El Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario fue aprobado mediante Resolución Ministerial N° 0396-2016-MTC/01.02. Este plan prevé evaluar la implementación de una Conexión Ferroviaria Perú – Brasil, que cubrirá una parte del tramo propuesto en la iniciativa legislativa.

¹² Que involucra las regiones del Nor Oriente Peruano.

¹³ Tabla 27 del Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario.

¹⁴ Tabla 28 del Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario.

nacionales de integración y crecimiento para desarrollar una red energética, vial, portuaria, aeroportuaria y de telecomunicaciones, que permite fluidez en los negocios y en la toma de decisiones.

Por lo tanto, la Comisión considera que está debidamente sustentada la necesidad de la iniciativa legislativa.

Observaciones a la razonabilidad de la iniciativa legislativa

Considerando que toda iniciativa legislativa debe hacerse bajo la presunción de que los instrumentos legales podrían ayudar a la solución del problema. En tal sentido, se hace necesaria la ponderación de los argumentos para, ubicado el problema, dejar en claro si la solución legal que se propone es razonable respecto de las características de la necesidad existente.

Si bien es cierto ya se ha determinado que sí es necesario abordar el problema a través de una norma, se han realizado las siguientes observaciones a la razonabilidad de la iniciativa legislativa:

- La **Dirección General de Inversión Pública**, del Ministerio de Economía y Finanzas, precisa que: **a)** el gobierno nacional, regional y local son los *[únicos]* responsables¹⁵ *[no el Congreso de la República]* de seleccionar y priorizar las inversiones a ser consideradas en sus respectivas carteras de inversiones; y, **b)** las normas declarativas son contrarias a la normativa del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones.
- La **Dirección General de Presupuesto Público**¹⁶, del Ministerio de Economía y Finanzas, precisa que: **a)** no se señala el costo de ejecución del proyecto "Tren Nor Oriental del Marañón Bayovar – Cajamarca – Saramiriza", que permita dimensionar el gasto y demostrar que se cuenta con los recursos presupuestales por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; **b)** no incluye un análisis de costo beneficio en términos cuantitativos y cualitativos; **c)** se contraviene el Principio de Equilibrio Presupuestario y la prohibición de iniciativa de gasto congresal contemplados en los artículos 78 y 79 de la Constitución Política del Perú y la Ley 28411, Ley General del Sistema Nacional de Presupuesto; y, **d)** la prioridad de la ejecución de proyectos de inversión corresponde al titular de la entidad, en este caso al Ministerio de Transportes y Comunicaciones *[no al Congreso de la República]*, con sujeción a los recursos presupuestales asignados en un determinado año fiscal.
- La **Dirección General de Política de Promoción de la Inversión Privada**, del Ministerio de Economía y Finanzas, precisa que: **a)** el desarrollo de proyectos de inversión son una facultad correspondiente a los ministerios, gobiernos regionales y gobiernos locales, en el marco¹⁷ de sus competencias, los que tienen a su cargo la

¹⁵ Según lo previsto en el párrafo 7.2 del artículo 7 de la Directiva para la Programación Multianual que regula y articula la fase de Programación Multianual del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones y la fase de Programación del Sistema Nacional de Presupuesto, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 035-2018-EF/15.

¹⁶ Informe N° 251-2018-EF/68.02, literal D, página 9; que hace referencia al Informe N° 0178-2018-EF/50.06.

¹⁷ Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades y la Ley 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.

gestión de determinada infraestructura pública o servicio público, conforme a su presupuesto, planes y programas aprobados; y, **b)** no corresponde que mediante una iniciativa del Poder Legislativo se priorice un proyecto, sin considerar los planes, programas y presupuestos aprobados de los ministerios, gobiernos regionales y gobiernos locales.

- La **Dirección de Normatividad**¹⁸, de la Dirección General de Inversión Pública del Ministerio de Economía y Finanzas, precisa que: **a)** las declaraciones de necesidad y de interés nacional para el desarrollo de inversiones de las entidades públicas resultan contrarias al Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, porque son competencia de cada sector identificar las inversiones a ser consideradas en la cartera de inversiones; **b)** no se considera una evaluación presupuestal que demuestre la disponibilidad de los créditos presupuestarios para la ejecución del proyecto en cuestión, y su impacto en el Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2018 [ni 2019], lo que implicaría que su implementación demandaría recursos adicionales al Tesoro Público, contraviniendo la Constitución Política del Perú y la Ley 28411; y, **c)** se contraviene el artículo 79 de la Constitución, que prohíbe a los parlamentarios crear o aumentar gastos públicos.
- El **Gobierno Regional de Cajamarca** precisa que: **a)** "... las empresas privadas que se dedican a la extracción de minerales (...) serán las más beneficiadas, y cuando se menciona el beneficio para la demás población, se da como una consecuencia derivada, del proceso puramente extractivo, lo cual beneficiaría a cierta población, pero de una manera tangencial"; y, **b)** "El proyecto de ley tiene una connotación de favorecer a empresas privadas dedicadas a la extracción de recursos (...) mucho más teniendo en cuenta que dichos estudios han sido hechos por una organización adjunta a una empresa privada dedicada a la extracción de recursos (...); por lo que se tiene la impresión de que el Estado debe gastar en un proyecto que beneficiará más a las empresas privadas y de una manera secundaria a la comunidad en general".

En relación a las observaciones y preocupaciones de las unidades¹⁹ técnicas del Ministerio de Economía y Finanzas respecto a la razonabilidad de la iniciativa legislativa, nos remitiremos al análisis realizado por el Poder Ejecutivo en cuanto a las normas de naturaleza declarativa. Nos referimos a la **Consulta Jurídica N° 024-2018-JUS/DGDNCR**, de fecha 12 de junio de 2018, de la Dirección General de Desarrollo Normativo y Calidad Regulatoria del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, señalando que "*Las leyes que tienen el carácter de – declaratoria de interés y necesidad pública – son generalmente normas declarativas, emitidas por el Congreso de la República, las cuales tienen la particularidad excepcional de carácter de un supuesto explícito, y por tanto, no se adecúan a la fórmula general de que a cierto supuesto debe seguir una consecuencia. Las normas declarativas presentan una vinculación política, no jurídica, del Poder Legislativo hacia el Poder Ejecutivo; no generan impacto económico en el presupuesto estatal, debido a que no imponen ninguna obligación jurídica ya que es competencia del Ejecutivo la presentación de iniciativas*

¹⁸ Conclusiones del Informe N° 192-2018-EF/63.06.

¹⁹ La Dirección de Normatividad., La Dirección General de Inversión Pública, La Dirección General de Presupuesto Público, La Dirección General de Política de Promoción de la Inversión Privada.

que generen gastos; como consecuencia de ello, su incumplimiento no tiene efectos jurídicos pues constitucionalmente es el Poder Ejecutivo el competente para su realización; y la inobservancia de estas leyes declarativas no genera, Per sé, ningún tipo de responsabilidad". (El resaltado es nuestro). Entonces, solo queda recomendar a las unidades técnicas del Ministerio de Economía y Finanzas, acceder a la **Consulta Jurídica N° 024-2018-JUS/DGDNCR** para replantear sus argumentos.

Por otro lado, se observa que las autoridades del Gobierno Regional de Cajamarca tienen desconocimiento de la dinámica del Sistema Ferroviario Peruano. En el Plan²⁰ Nacional de Desarrollo Ferroviario se señala que en "El Perú (...) el 80% del tráfico ferroviario proviene de la minería y del ácido sulfúrico. Actualmente, el Ferrocarril Central Andino transporta más de 2 millones de toneladas de carga, Perú Rail transporta más de 1.2 millones de toneladas de carga y el ferrocarril de la Southern Copper Corporation transporta alrededor de 5 millones de carga. Principalmente se transportan minerales, productos petroquímicos y productos químicos. En cuanto al transporte ferroviario de pasajeros, este ha mostrado una tendencia creciente, pasando de 1.3 millones a 2.4 millones entre 2001 y 2014". Entonces, este proyecto no es ajeno a esta tendencia, de uso principalmente para el transporte de minerales y otros, cuyo objetivo es impulsar la competitividad de las regiones Nor Orientales del Perú, asegurar el transporte de calidad en los pasajeros y propiciar la integración y complementariedad de la infraestructura ferroviaria con otras modalidades de transporte desde un enfoque multimodal.

Asimismo, respecto al desarrollo de los proyectos ferroviarios en el país, debe quedar claro que el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario ha sido elaborado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en base a la consultoría "Estrategia de Desarrollo del Sistema Ferroviario", contratada a través del Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), en el marco de un Convenio de Asistencia Técnica, y no "... que dichos estudios han sido hechos por una organización adjunta a una empresa privada dedicada a la extracción de recursos...", quedando desvirtuado las conclusiones y afirmaciones del Gobierno Regional de Cajamarca.

Por lo tanto, la Comisión considera, luego de aclarar las observaciones presentadas, que está debidamente sustentada la razonabilidad de la iniciativa legislativa.

Observaciones a la eficacia presunta de la iniciativa legislativa

Considerando que la propuesta normativa debe garantizar la ocurrencia de sus probables efectos. Y cuando hablamos de garantizar entendemos que se trata no de una eficacia de aplicación sino de una eficacia presunta, de una eficacia que se puede avizorar teniendo en cuenta la probable aplicación de la norma si se aprobara.

Si bien es cierto ya se ha determinado que sí es necesario abordar el problema a través de una norma, se han realizado las siguientes observaciones a la eficacia presunta de la iniciativa legislativa:

²⁰ El Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario fue aprobado mediante Resolución Ministerial N° 0396-2016-MTC/01.02. Este plan prevé evaluar la implementación de una Conexión Ferroviaria Perú – Brasil, que cubrirá una parte del tramo propuesto en la iniciativa legislativa.

- La **Dirección General de Inversión Pública**, del Ministerio de Economía y Finanzas, precisa que: *"no existe ningún proyecto de inversión relacionado con la iniciativa legislativa registrado en el Banco de Inversiones del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, ni en el derogado Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP)".*
- La **Dirección General de Política de Promoción de la Inversión Privada**, del Ministerio de Economía y Finanzas, precisa que *"podría generar una utilización ineficiente de los recursos públicos, dado que, no es la ley sino las evaluaciones técnicas, legales y económicas, desarrolladas por las entidades competentes, las que legitiman y sustentan la elección de una modalidad, u otra, para la ejecución de proyectos de inversión técnica".*
- La **Dirección de Normatividad**²¹, de la Dirección General de Inversión Pública del Ministerio de Economía y Finanzas, precisa que: *"la iniciativa legislativa no permite determinar si su construcción es económica y técnicamente viable, porque no incluye el sustento técnico que avale dicha intervención".*
- El **Gobierno Regional de Cajamarca** precisa que *"... con la construcción de este tren, se afectará de una forma u otra las áreas naturales y áreas protegidas, ya que el Estado no tiene presencia en muchas zonas del país, especialmente en zonas de ceja de selva, por esa razón no se puede (o no se quiere) impedir la tala indiscriminada de selva y la explotación de oro en los ríos de la selva".*

En relación a las observaciones y preocupaciones de las unidades²² técnicas del Ministerio de Economía y Finanzas respecto a la eficacia presunta de la iniciativa legislativa, nos remitiremos nuevamente al análisis realizado por el Poder Ejecutivo en cuanto a las normas de naturaleza declarativa. Nos referimos a la **Consulta Jurídica N° 024-2018-JUS/DGDNCR**, de fecha 12 de junio de 2018, de la Dirección General de Desarrollo Normativo y Calidad Regulatoria del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, señalando que *"Las leyes que tienen el carácter de – declaratoria de interés y necesidad pública – son generalmente normas declarativas, emitidas por el Congreso de la República, las cuales tienen la particularidad excepcional de carácter de un supuesto explícito, y por tanto, no se adecúan a la fórmula general de que a cierto supuesto debe seguir una consecuencia. **Las normas declarativas presentan una vinculación política, no jurídica, del Poder Legislativo hacia el Poder Ejecutivo; no generan impacto económico en el presupuesto estatal**, debido a que no imponen ninguna obligación jurídica ya que es competencia del Ejecutivo la presentación de iniciativas que generen gastos; como consecuencia de ello, su incumplimiento no tiene efectos jurídicos pues constitucionalmente es el Poder Ejecutivo el competente para su realización; y la inobservancia de estas leyes declarativas no genera, Per sé, ningún tipo de responsabilidad".* (El resaltado es nuestro). Entonces, solo queda recomendar a las unidades técnicas del Ministerio de Economía y

²¹ Conclusiones del Informe N° 192-2018-EF/63.06.

²² La Dirección de Normatividad., La Dirección General de Inversión Pública, La Dirección General de Presupuesto Público, La Dirección General de Política de Promoción de la Inversión Privada.

Finanzas, acceder a la **Consulta Jurídica N° 024-2018-JUS/DGDNCR** para replantear sus argumentos.

Por otro lado, respecto a la preocupación del Gobierno Regional de Cajamarca, la norma propuesta, en su único artículo, considera que la ejecución del proyecto "Tren Nor Oriental del Marañón Bayovar – Cajamarca – Saramiriza" será "***sin afectar las áreas naturales y arqueológicas protegidas, así como el medio ambiente***", condición que resuelve las dudas de los funcionarios del Gobierno Regional de Cajamarca.

Por lo tanto, la Comisión considera, luego de aclarar las observaciones presentadas, que está debidamente sustentada la eficacia presunta de la iniciativa legislativa.

c) PROPUESTA CON TEXTO SUSTITUTORIO

Habiéndose absuelto las observaciones a la necesidad, razonabilidad y eficacia presunta de la iniciativa legislativa, la Comisión considera, de conformidad con el Manual de Técnica Legislativa, proponer un texto sustitutorio que permita claridad y precisión a la futura norma, incluyendo la siguiente frase "que integre los departamentos de Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas y Loreto". Por lo tanto, con dicha precisión, la Comisión considera viable la propuesta y que está debidamente fundamentada la iniciativa legislativa, que será plasmada en un texto de artículo único.

Asimismo, en la **Vigésima Sesión Ordinaria** de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de fecha 30 de abril de 2019, el señor congresista **Trujillo Zegarra, Gilmer (FP)** se mostró a favor de la propuesta del dictamen, solicitando que el alcance del proyecto "Tren Nor Oriental del Marañón Bayovar – Cajamarca – Saramiriza", incluya a la región San Martín, propuesta que fuera aceptada por el señor **Presidente**.

V. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

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

En cuanto a los beneficios de la presente iniciativa legislativa la Comisión detalla los impactos que se generarían con la ejecución del Proyecto "Tren Nor Oriental del Marañón Bayovar – Cajamarca – Saramiriza", los mismos que se desprenden de la Exposición de Motivos de la iniciativa:

- Permitirá la conectividad vial ferroviaria de los departamentos de Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas y Loreto.
- Permitirá el transporte eficiente de minerales, como es el caso del Fosfato, desde Bayovar, Piura, que son de alta demanda por Brasil.
- Permitirá desarrollar y consolidar el potencial turístico y de los recursos mineros y agropecuarios de los departamentos de Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas y Loreto.
- Permitirá consolidar el corredor turístico del norte al llegar desde la costa a Kuelap.

En cuanto al costo, no irroga gasto al erario nacional, porque como sabemos siendo una norma declarativa, no constituye más que una exhortación al Poder Ejecutivo para la ejecución del Proyecto "Tren Nor Oriental del Marañón Bayovar – Cajamarca – Saramiriza", con el objeto de integrar a los departamentos de Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas y Loreto, sin afectar las áreas naturales y arqueológicas, así como el medio ambiente.

VI. CONCLUSIÓN

Por lo expuesto, la Comisión de Transportes y Comunicaciones recomienda, de conformidad con lo establecido en el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, propone la **APROBACIÓN con TEXTO SUSTITUTORIO** del dictamen recaído en el **PROYECTO DE LEY 3197/2018-CR, CON TEXTO SUSTITUTORIO, MEDIANTE EL CUAL SE PROPONE, LA "LEY QUE DECLARA NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO "TREN NOR ORIENTAL DEL MARAÑÓN BAYOVAR – CAJAMARCA – SARAMIRIZA"**".

El Congreso de la República.

Ha dado la Ley siguiente:

TEXTO SUSTITUTORIO

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO "TREN NOR ORIENTAL DEL MARAÑÓN BAYOVAR – CAJAMARCA – SARAMIRIZA"


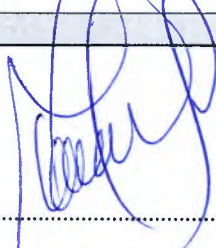
Artículo Único. Declaración de necesidad pública e interés nacional

Declárese de necesidad pública e interés nacional la ejecución del Proyecto "Tren Nor Oriental del Marañón Bayovar – Cajamarca – Saramiriza", que integre los departamentos de Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas, **San Martín** y Loreto, sin afectar las áreas naturales y arqueológicas, así como el medio ambiente.

Dese cuenta

Sala de sesiones

Lima, abril de 2019

MESA DIRECTIVA	
	<p>1. MONTEROLA ABREGU, WUILIAN ALFONSO PRESIDENTE</p> <p>Fuerza Popular</p>
	

	<p>2. NARVAEZ SOTO, ELOY RICARDO VICEPRESIDENTE</p> <p>Alianza Para el Progreso</p> <p><i>[Signature]</i></p>
	<p>3. ELÍAS ÁVALOS, MIGUEL ÁNGEL Fuerza Popular</p> <p><i>[Signature]</i></p>
MIEMBROS TITULARES	
	<p>4. AGUILAR MONTENEGRO, WILMER Fuerza Popular</p> <p><i>[Signature]</i></p>
	<p>5. ARAMAYO GAONA, ALEJANDRA Fuerza Popular</p> <p><i>[Signature]</i></p>
	<p>6. MAMANI COLQUEHUANCA, MOISÉS Fuerza Popular</p> <p><i>[Signature]</i></p>
	<p>7. MARTORELL SOBERO, GUILLERMO HERNÁN Fuerza Popular</p> <p><i>[Signature]</i></p>
	<p>8. SCHAEFER CUCULIZA, KARLA MELISSA Fuerza Popular</p> <p><i>[Signature]</i></p>
	<p>9. VENTURA ANGEL, ROY ERNESTO Fuerza Popular</p> <p><i>[Signature]</i></p>
	<p>10. FLORES VÍLCHEZ, CLEMENTE Peruanos por el Kambio</p> <p><i>[Signature]</i></p>

	<p>11. GUÍA PIANTO, MOISÉS BARTOLOMÉ Peruanos por el Kambio</p> <p>.....</p>
	<p>12. TUCTO CASTILLO, ROGELIO ROBERT Frente Amplio</p> <p>.....</p>
	<p>13. LEÓN ROMERO, LUCIANA MILAGROS Célula Parlamentaria Aprista</p> <p>.....</p>
	<p>14. DEL ÁGUILA HERRERA, EDMUNDO Acción Popular</p> <p>.....</p>
	<p>15. CASTRO BRAVO, JORGE ANDRÉS No Agrupados</p> <p>.....</p> 
MIEMBROS ACCESITARIOS	
	<p>16. ALBRECHT RODRÍGUEZ, VÍCTOR AUGUSTO Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>17. ALCALÁ MATEO, PERCY ELOY Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>18. ALCORTA SUERO, MARÍA LOURDES PÍA LUISA Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>19. BARTRA BARRIGA, ROSA MARÍA Fuerza Popular</p> <p>.....</p>





	<p>20. BETETA RUBÍN, KARINA JULIZA Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>21. CAMPOS RAMÍREZ, CÉSAR MILTON Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>22. CUADROS CANDIA, NELLY LADY Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>23. DEL ÁGUILA CÁRDENAS, JUAN CARLOS Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>24. DIPAS HUAMÁN, JOAQUÍN Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>25. DOMÍNGUEZ HERRERA, CARLOS ALBERTO Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>26. FIGUEROA MINAYA, MODESTO Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>27. GALARRETA VELARDE, LUIS FERNANDO Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>28. LIZANA SANTOS, MÁRTIRES Fuerza Popular</p> <p>.....</p>

	<p>29. LÓPEZ VILELA, LUIS HUMBERTO Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>30. MANTILLA MEDINA, MARIO FIDEL Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>31. MELGAR VALDEZ, ELARD GALO Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>32. MELGAREJO PAUCAR, MARÍA CRISTINA Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>33. PALOMINO ORTIZ, DALMIRO FELICIANO Fuerza Popular</p> <p style="text-align: right;"><i>[Handwritten Signature]</i></p> <p>.....</p>
	<p>34. PARIONA GALINDO, FEDERICO Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>35. SEGURA IZQUIERDO, CÉSAR ANTONIO Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>36. TAPIA BERNAL, SEGUNDO Fuerza Popular</p> <p style="text-align: right;"><i>[Handwritten Signature]</i></p> <p>.....</p>
	<p>37. TRUJILLO ZEGARRA, GILMER Fuerza Popular</p> <p style="text-align: right;"><i>[Handwritten Signature]</i></p> <p>.....</p>

	<p>38. TUBINO ARIAS CHREIBER, CARLOS Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>39. VERGARA PINTO, EDWIN Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>40. ARÁOZ FERNÁNDEZ MERCEDES ROSALBA Peruanos Por el Kambio</p> <p>.....</p>
	<p>41. APAZA ORDÓÑEZ, JUSTINIANO RÓMULO Frente Amplio</p> <p>.....</p>
	<p>42. LAPA INGA ZACARÍAS, REYMUNDO Frente Amplio</p> <p>.....</p>
	<p>43. RODRÍGUEZ ZAVALETA, ELÍAS NICOLÁS Célula Parlamentaria Aprista</p> <p>.....</p>
	<p>44. HUILCA FLORES, INDIRA Nuevo Perú</p> <p>.....</p>
	<p>45. GARCÍA BELAÚNDE, VÍCTOR ANDRÉS Acción Popular</p> <p>.....</p>
	<p>46. VILLANUEVA MERCADO, ARMANDO Acción Popular</p> <p>.....</p>

Asistencia de la Vigésima Sesión Ordinaria





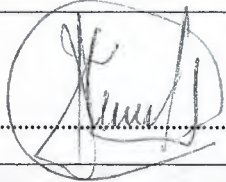







Lima, martes 30 de abril de 2019, 09:00 horas – Sala “Francisco Bolognesi”

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

Hora de inicio: 09:45 Hora de término: 10:00 horas

Asistencia de la Vigésima Sesión Ordinaria

Lima, martes 30 de abril de 2019, 09:00 horas – Sala “Francisco Bolognesi”

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

Asistencia de la Vigésima Sesión Ordinaria

Lima, martes 30 de abril de 2019, 09:00 horas – Sala “Francisco Bolognesi”

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



Asistencia de la Vigésima Sesión Ordinaria

Lima, martes 30 de abril de 2019, 09:00 horas – Sala “Francisco Bolognesi”

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

Asistencia de la Vigésima Sesión Ordinaria

Lima, martes 30 de abril de 2019, 09:00 horas – Sala “Francisco Bolognesi”

	45. GARCÍA BELAÚNDE, VÍCTOR ANDRÉS Acción Popular
	46. VILLANUEVA MERCADO, ARMANDO Acción Popular

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Periodo Anual de Sesiones 2018-2019
Segunda Legislatura

ACTA DE LA VIGÉSIMA SESIÓN ORDINARIA
30 de abril de 2019

ACUERDOS POR UNANIMIDAD:

1. Aprobar el acta de la Décima Novena Sesión Ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones.
2. Aprobar el dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3306/2018-CR, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la creación del Puerto Seco Interregional del Sur, ubicado en la región de Apurímac".
3. Aprobar el dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2052/2017-CR, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la rehabilitación y asfaltado de la carretera de integración interregional Llalli – Ocuvi – Condorama – Callalli – Sibayo - Chivay".
4. Aprobar el dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3197/2018-CR, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la ejecución del proyecto "Tren Nor Oriental del Marañón Bayovar – Cajamarca - Saramiriza".
5. Aprobar la exoneración del trámite de aprobación del acta de la Vigésimaitul Sesión Ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones.

Siendo las nueve horas con veintidós minutos del martes 30 de abril de 2019, en la sala "Francisco Bolognesi", Palacio Legislativo del Congreso de la República, actuando como **Presidente** de la Comisión de Transportes y Comunicaciones el señor congresista **Monterola Abregu, Wuilian** (FP) y no contando con el quórum reglamentario se dio inicio a una sesión informativa¹ de la Comisión, contándose con la asistencia de los señores congresistas titulares: **Elías Avalos, Miguel** (FP); **Aguilar Montenegro, Wilmer** (FP); **Martorell Sobero, Guillermo** (FP) y **Palomino Ortiz, Dalmiro** (FP) [*congresista accesitaria en reemplazo de Ventura Ángel, Roy*].

Con las licencias de los señores congresistas: **Schaefer Cuculiza, Karla** (FP); **Ventura Angel, Roy** (FP); **Flores Vilchez, Clemente** (PPK); **Guía Pianto, Moisés** (PPK); **Tucto Castillo, Rogelio** (FA); **León Romero, Luciana** (CPA); **Del Aguila Herrera, Edmundo** (AP) y la suspensión del congresista **Moisés Mamani Choquehuanca** (FP).

El señor **Presidente** preguntó si los señores congresistas tenían informes que presentar, interviniendo los siguientes:

INFORMES - PEDIDOS:

- El señor congresista **Aguilar Montenegro, Wilmer** (FP) agradeció el apoyo brindado por la presidencia de la Comisión por viabilizar la reunión con las autoridades del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Resultado de esa reunión el 23 de abril se llevó a cabo una reunión en la ciudad de Cutervo, Cajamarca, donde participaron las organizaciones civiles, las autoridades distritales, provinciales, la empresa concesionaria y los funcionarios del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, llegándose a importantes acuerdos en beneficio de la población. Lamentó la inasistencia

¹ Se dio inicio a la Vigésima Sesión Ordinaria de la Comisión a las 09:45 horas, con el quórum reglamentario.

de la representante del Organismos de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN, pese a haber confirmado su asistencia. Al respecto, solicitó que en la próxima sesión de la Comisión se convoque a la Presidenta del Consejo Directivo de OSITRAN para que informe sobre las vías concesionadas de la carretera Longitudinal de la Sierra (Cochabamba, Cutervo, Santo Domingo de la Capilla y Puerto Chiple).

Además, solicitó se gestione ante las autoridades competentes garantizar la disponibilidad de maquinarias en la zona debido a la presencia de intensas lluvias. Demandó que se prioricen la ejecución de los expedientes técnicos de los proyectos de infraestructura vial (carreteras y puentes) que cuentan con financiamiento del Banco Mundial y que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones provean del presupuesto correspondiente.

*[En esta estación se incorpora a la sesión la señora congresista titular **Aramayo Gaona, Alejandra** (FP)].*

Al respecto, el señor **Presidente** informó que se convocaría a la Presidenta del Consejo Directivo de OSITRAN al Pleno de la Comisión para que informe los temas solicitados.

- La señora congresista **Aramayo Gaona, Alejandra** (FP) solicitó que se conforme una Mesa de Trabajo para analizar los proyectos de ley respecto a la "Ley que regula la Publicidad del Estado" y se presente un pre dictamen consensuado para su debate y no esperar a que se presente un dictamen en minoría.

Al respecto, el señor **Presidente** informó que la Mesa de Trabajo solicitada ya estaba instalada desde el inicio de la gestión e invitó a la congresista Aramayo a presentar sus aportes u observaciones para que sean evaluadas y consideradas. Se precisó que la Comisión está a la espera de la opinión del actual Presidente del Consejo de Ministros de la propuesta normativa.

- El señor congresista **Monterola Abregu, Wuilian** (FP) informó que durante la semana de representación verificó que las empresas concesionarias de las carreteras de la red vial en Huancavelica, y los que tienen contratos, no estaban cumpliendo con sus obligaciones contractuales respecto al mantenimiento y refacción de las mismas, poniendo en riesgo la vida de los usuarios. Al respecto solicitó se oficie a las autoridades respectivas a efectos de que informen detalladamente lo que viene ocurriendo con las concesiones y con los proyectos de inversión inconclusos.

*[En esta estación se incorporan a la sesión los señores congresistas titulares **Narvaez Soto Ricardo** (APP) y **Castro Bravo, Jorge** (NA)].*

- El señor congresista **Palomino Ortiz, Dalmiro** (FP) se sumó al pedido realizado por el **Aguilar Montenegro, Wilmer** (FP) de convocar a la Presidenta del Consejo Directivo de OSITRAN para que informe sobre la situación actual de las vías concesionadas a nivel nacional y las obligaciones contractuales de los concesionarios.

DEBATE DEL PREDICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3306/2018-CR, MEDIANTE EL CUAL SE PROPONE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, LA "LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA CREACIÓN DEL PUERTO SECO INTERREGIONAL DEL SUR, UBICADO EN LA REGIÓN DE APURÍMAC".

El señor Presidente concedió el uso de la palabra al señor congresista **Palomino Ortiz, Dalmiro** (FP) para que sustente el **Proyecto de Ley 3306/2018-CR**, de su autoría, mediante

el cual se propone la "Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la creación del Puerto Seco Interregional del Sur, ubicado en la región de Apurímac", manifestando lo siguiente:

- En el corredor vial Apurímac – Ayacucho se vienen ejecutando proyectos de inversión en infraestructura vial, públicos y privados, a mediano y largo plazo, beneficiando a los sectores agrario, acuícola, minero, turístico, entre otros.
- Apurímac aporta con un 15% en el valor agregado bruto (anís, tara, quinua, palta y quesos), cuyas exportaciones son promovidas por Sierra Exportadora. Lo mismo viene ocurriendo en Ayacucho, que tiene un gran potencial, especialmente en palta, quinua y otros.
- En el sector minero Apurímac tiene un gran potencial, contándose con importantes proyectos mineros, como Haqira, Hierro Apurímac, Cotabambas, Los Chancas, Trapiche, Las Bambas, Jalaoca, entre otros.
- Todo el potencial mencionado se ve limitado por el déficit de infraestructura logística para impulsar la industria del transporte, el comercio, las exportaciones e importaciones.
- No existe infraestructura logística multimodal lo que imposibilita un mayor comercio nacional e internacional, a pesar de que, según la Cámara de Comercio de Lima, el Perú tiene una ubicación privilegiada, no sabiendo aprovechar esa ventaja.
- El Perú debe evaluar la infraestructura logística nacional con el propósito de construir escenarios que favorezcan a la gestión y rapidez de la circulación de las mercancías.
- El Perú debe desarrollar plataformas de servicios logístico integradas de nivel intermodal.
- En base a lo expuesto, la propuesta legislativa propone la construcción de un Puerto Seco en el departamento de Apurímac, con un nivel intermodal de mercancías para satisfacer las necesidades internacionales, que se pueda interconectar con los terminales portuarios.
- A la iniciativa se suman dos importantes proyectos para asegurar su intermodalidad, siendo el primero la construcción del ferrocarril Andahuaylas – Marcona y la carretera interregional Alto Andina, que une Apurímac, Cusco y Puno, infraestructura vial que permitirá el traslado de los productos para la exportación e impulsar el comercio interregional.
- La ubicación estratégica de Apurímac permite interconectar a todas las regiones aledañas del centro y sur del país, siendo el lugar propicio para la creación de un puerto seco. Existen casos de éxito como España, Bolivia, México, Guatemala, Argentina y Chile.
- El puerto seco de Apurímac fortalecerá la interconexión de las regiones y se convertirá en un punto estratégico en la zona económica más importante del país, contribuyendo a nuevo modelo de desarrollo de economía de escala en esta parte del país.

[En esta estación se incorpora a la sesión el señor congresista accesitario **Tapia Bernal, Segundo** (FP) (en reemplazo de la señora congresista **Schaefer Cuculiza, Karla** (FP)].

Culminada la sustentación, el señor Presidente dio inicio al debate del dictamen propuesto, recaído en el Proyecto de Ley 3306/2018-CR.

En esta estación el señor **Presidente**, no habiendo intervenciones, precisando que existe el quórum correspondiente sometió al voto el dictamen recaído en el **Proyecto de Ley 3306/2018-CR**, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la creación del Puerto Seco Interregional del Sur, ubicado en la región de Apurímac", siendo **aprobado** por **UNANIMIDAD**, con el voto a favor de los señores congresistas: **Martorell Sobero, Guillermo** (FP); **Aguilar Montenegro, Wilmer** (FP); **Elías Ávalos, Miguel** (FP); **Aramayo Gaona, Alejandra** (FP); **Narvaez Soto, Ricardo** (APP); **Castro Bravo, Jorge** (NA); **Palomino Ortiz, Dalmiro** (FP) [en reemplazo

de Ventura Ángel, Roy]; **Tapia Bernal, Segundo** (FP) [en reemplazo de Schaefer Cuculiza, Karla] y **Monterola Abregu, Wuilian** (FP).

ORDEN DEL DÍA:

1. DEBATE DEL PREDICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2052/2017-CR, MEDIANTE EL CUAL SE PROPONE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, LA "LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA REHABILITACIÓN Y ASFALTADO DE LA CARRETERA DE INTEGRACIÓN INTERREGIONAL LLALLI – OCUVIRI – CONDORAMA – CALLALLI – SIBAYO - CHIVAY".

El señor Presidente concedió el uso de la palabra a la señora congresista **Aramayo Gaona, Alejandra** (FP) para que sustente el **Proyecto de Ley 2052/2017-CR**, de su autoría, mediante el cual se propone la "Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la rehabilitación y asfaltado de la carretera de integración interregional Llalli – Ocuvi - Condorama – Callalli – Sibayo - Chivay", manifestando lo siguiente:

- Se trata de un proyecto que propone una norma declarativa, "Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la rehabilitación y asfaltado de la carretera de integración interregional Llalli – Ocuvi - Condorama – Callalli – Sibayo - Chivay".
- Los distritos señalados corresponden a la zona alta de Arequipa, donde la conectividad vial no es una ventaja, la calidad de las vías existentes no han permitido que el distrito de Chivay, el más emblemático de Arequipa, pueda desarrollarse como un eje turístico.
- El Gobierno Regional de Arequipa ha opinado favorablemente y lo ha priorizado dentro de sus proyectos de inversión, sin embargo, no cuenta con los recursos presupuestarios necesarios.
- Se propone con esta iniciativa poner en atención del Poder Ejecutivo la necesidad de rehabilitar y asfaltar la carretera de integración interregional (que integre los pueblos), para su posterior inclusión en el presupuesto.

[En esta estación se retira de la sesión el señor congresista **Martorell Sobero, Guillermo** (FP)].

Culminada la sustentación, el señor Presidente dio inicio al debate del dictamen propuesto, recaído en el Proyecto de Ley 2052/2017-CR.

En esta estación el señor **Presidente**, no habiendo intervenciones, sometió al voto el dictamen recaído en el **Proyecto de Ley 2052/2017-CR**, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la rehabilitación y asfaltado de la carretera de integración interregional Llalli – Ocuvi - Condorama – Callalli – Sibayo - Chivay", siendo **aprobado** por **UNANIMIDAD**, con el voto a favor de los señores congresistas: **Aguilar Montenegro, Wilmer** (FP); **Elías Ávalos, Miguel** (FP); **Aramayo Gaona, Alejandra** (FP); **Narvaez Soto, Ricardo** (APP); **Castro Bravo, Jorge** (NA); **Palomino Ortiz, Dalmiro** (FP) [en reemplazo de Ventura Ángel, Roy]; **Tapia Bernal, Segundo** (FP) [en reemplazo de Schaefer Cuculiza, Karla] y **Monterola Abregu, Wuilian** (FP).

[En esta estación se incorpora a la sesión el señor congresista accesitario **Trujillo Zegarra, Gilmer** (FP) (en reemplazo de **Martorell Sobero, Guillermo** (FP))].

APROBACIÓN DE ACTA:

El señor **Presidente** informó que se había remitido electrónicamente a los señores congresistas el acta de la **Décima Novena Sesión Ordinaria** de la Comisión y que se

requería cumplir con la formalidad de aprobarla, sometiendo al voto, siendo aprobado por **UNANIMIDAD** con los votos de los señores congresistas presentes.

2. DEBATE DEL PREDICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3197/2018-CR, MEDIANTE EL CUAL SE PROPONE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, LA "LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO "TREN NOR ORIENTAL DEL MARAÑÓN BAYOVAR – CAJAMARCA - SARAMIRIZA".

El señor Presidente concedió el uso de la palabra al señor congresista **Tapia Bernal, Segunda** (FP) para que sustente el **Proyecto de Ley 3192/2018-CR**, de su autoría, mediante el cual se propone la "Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la ejecución del proyecto "Tren Nor Oriental del Marañón Bayovar – Cajamarca - Saramiriza", manifestando lo siguiente:

- Se propone esta norma declarativa, porque la zona nororiental del Perú adolece de infraestructura de conectividad vial, es precaria, generando consecuencias de desarticulación espacial entre las diversas regiones de Loreto, San Martín, Amazonas, Piura, Lambayeque y Cajamarca con el resto del país.
- Esta falta de conectividad vial impide que se desarrolle el potencial turístico, minero metalúrgico y agropecuario de la zona norte del país, generando la necesidad de una infraestructura ferroviaria.
- Permitiría consolidar el corredor turístico de la zona nororiental creando más accesos a Kuelap.
- El proyecto del tren nororiental permitirá incorporarse al corredor económico Perú – Brasil. A la fecha existen tres tramos establecidos del proyecto. El primer tramo de 650 Km. (Bayovar – La Pampa Culebra) ya cuenta con estudios a nivel de expediente técnico, promovido por la inversión privada. El segundo tramo de 435 Km. (La Pampa Culebra – Cercanías de Kuelap – Saramiriza) que aún no se cuenta con estudios. El tercer tramo constituido por la hidrovía amazónica, actualmente promovida por Proinversión, que conectaría Saramiriza con el puerto de Manaus en Brasil, y de aquí con el Océano Atlántico.
- La propuesta legislativa, al ser declarativa, no irrigaría costos al Estado, sin embargo, al implementarse el proyecto sus beneficios impactarían positivamente en la calidad de vida de los habitantes de la zona nororiental del país.
- La fórmula legal propone la ejecución del proyecto sin afectar las áreas naturales y arqueológicas protegidas, así como el medio ambiente.

Culminada la sustentación, el señor Presidente dio inicio al debate del dictamen propuesto, recaído en el Proyecto de Ley 3192/2018-CR.

- El señor congresista **Trujillo Zegarra, Gilmer** (FP) se mostró a favor de la propuesta del dictamen, solicitando que el alcance del "Tren Nor Oriental del Marañón Bayovar – Cajamarca – Saramiriza", considere a la región San Martín.

En esta estación el señor **Presidente**, no habiendo más intervenciones, sometió al voto el dictamen recaído en el **Proyecto de Ley 3192/2018-CR**, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la rehabilitación y asfaltado de la carretera de integración interregional Llalli – Ocuvi – Condorama – Callalli – Sibayo - Chivay", incorporando lo solicitado por el señor congresista **Trujillo Zegarra, Gilmer** (FP) con cargo a redacción, siendo **aprobado** por **UNANIMIDAD**, con el voto a favor de los señores congresistas: **Aguilar Montenegro, Wilmer** (FP); **Elías Ávalos, Miguel** (FP); **Aramayo Gaona, Alejandra** (FP); **Narvaez**

Soto, Ricardo (APP); **Castro Bravo, Jorge** (NA); **Palomino Ortiz, Dalmiro** (FP) [en reemplazo de Ventura Ángel, Roy]; **Tapia Bernal, Segundo** (FP) [en reemplazo de Schaefer Cuculiza, Karla]; **Trujillo Zegarra, Gilmer** (FP) (en reemplazo de Martorell Sobero, Guillermo) y **Monterola Abregu, Wuilian** (FP).

En esta estación el señor Presidente dio cuenta de los siguientes proyectos de ley que habían ingresado a la Comisión:

- **Proyecto de Ley 4126/2018-CR**, que propone declarar de necesidad pública e interés nacional la construcción, ampliación, mejoramiento y modernización del tramo Chimbote-Tocache de la Carretera Interoceánica Perú-Brasil.
- **Proyecto de Ley 4147/2018-CR**, que propone promover la publicidad estatal que versen sobre temas de interés público y social, prioritariamente en los servicios de radiodifusión educativa y comunitaria, con el fin que se brinde la información útil y necesaria para mejorar la calidad de vida de la población en todo el país.
- **Proyecto de Ley 4162/2018-CR**, que propone la ley que promueve el uso de la bitácora del conductor, con la finalidad de registrar las horas de manejo, descanso y de servicio de los conductores de transporte terrestre de mercancías, en el ámbito nacional, regional y provincial.
- **Proyecto de Ley 4178/2018-CR**, que propone establecer lineamientos generales sobre la educomunicación como modelo educativo a partir de los medios de comunicación, aprovechando nuevas tecnologías de información y comunicación.
- **Proyecto de Ley 4225/2018-PE**, que propone someter a consideración del Congreso de la República el Proyecto de Resolución Legislativa que aprueba el "Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Singapur", suscrito el 16 de octubre de 2018, en la ciudad de Lima, República del Perú.
- **Proyecto de Ley 4226/2018-CR**, que propone declarar de interés nacional y necesidad pública la emergencia de la carretera central en el tramo que comprende a la provincia de Lima, durante el período de ejecución de las obras de la Línea 2 del tren Eléctrico de Lima y Callao, con la finalidad de establecer actividades a ejecutar para la disminución del impacto negativo en la transitabilidad vehicular y peatonal.
- **Proyecto de Ley 4235/2018-CR**, que propone modificar el artículo 4 de la Ley 30712, ley que restablece la vigencia de la ley 29285 y establece una compensación que impulse la conectividad en el departamento de Loreto.

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

Siendo las diez horas del martes 30 de abril de 2019, el señor **Presidente** levantó la Vigésima Sesión Ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones.



WUILIAN MONTEROLA ABREGU
PRESIDENTE
Comisión de Transportes y Comunicaciones



MIGUEL ELÍAS AVALOS
SECRETARIO
Comisión de Transportes y Comunicaciones

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