CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRAMITE Y DIGITALIZACIÓN DE DOCUMENTOS
3 1 MAR 2021
RECIBIDO
Firma..... Hora...12:00

CONGRESO de la REPÚBLICA

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 6312/2020-CR, que propone "Declarar de Necesidad Pública e Interés Nacional y la interconexión Vial de pavimentación interdistrital de Manantay, Callería y Yarinacocha de la provincia de coronel Portillo del departamento de Ucayali, Megaproyecto de Interconexión Vial"

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

PERIODO ANUAL DE SESIONES 2020-2021

Señora presidente:

Ha sido remitido para dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y el artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República, el **Proyecto de Ley 6312/2020-CR**, a iniciativa del Congresista; **CESAR GONZALES TUANAMA,** por el que se propone, Declarar de Necesidad Pública e Interés Nacional la interconexión Vial de pavimentación interdistrital de Manantay, Callería y Yarinacocha de la provincia de Coronel Portillo del departamento de Ucayali, Megaproyecto de Interconexión Vial.

I. SITUACIÓN PROCESAL

a) Antecedentes

El Proyecto de **Ley 6312/2020-CR** ingresó al Área de Trámite Documentario el 01 de octubre de 2020 y decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 1 de octubre de 2020.

El presente dictamen se **aprobó por unanimidad** de los congresistas presentes en la Novena Sesión Extraordinaria Virtual de la Comisión de Transportes y Comunicaciones celebrada el día lunes 15 de febrero de 2021 con el voto favorable de los congresistas siguientes: Simeón Hurtado, Alencastre Miranda, Ayasta de Díaz, Benavides Gavidia, Gupioc Ríos, Gutarra Ramos, Lizana Santos y Rubio Gariza. No hubo votos en contra, ni abstenciones.

b) Opiniones e información solicitadas.

Se ha solicitado opinión a las siguientes entidades:

- **Al Ministerio de Transportes y Comunicaciones**

Mediante Oficio N° 0566-2020-2021/CTC-CR, de fecha 02 de octubre de 2020, se solicitó opinión al señor Carlos César Estremadoyro Mory, en su condición de ministro de Transportes y Comunicaciones, habiéndose recibido opinión mediante el Oficio N° 1674-2020-MTC/04, adjuntando el informe N°2065-2020-MTC/8 de la oficina de Asesoría Jurídica, mediante cual se recibió una opinión de la siguiente:

En punto de vista legal recomienda a bien de considerar lo dispuesto en los artículos 2 y 3 del reglamento de la Ley Marco para la producción y sistematización legislativa, aprobado con decreto Supremo N° 008-2006-JUS, respecto al análisis de:i) La constitución o legalidad de la iniciativa planteada; y,ii)La cuantificación de los impactos y efectos que tiene la propuesta normativa, a fin que se pueda determinar los costos y beneficios o en su defecto se posibilite apreciar analíticamente beneficios y costos que no se puede cuantificar.

- **Al Ministerio de Economía y Finanzas**

Mediante Oficio N° 0567-2020-2021/CTC-CR, de fecha 20 de octubre de 2020, se solicitó opinión a la señora María Antonieta Alva Luperdi, en su condición de ministra de Economía y Finanzas, habiéndose recibido opinión, mediante Oficio N° 763-2020-EF/1.01, de fecha 23 de octubre de 2020, adjuntando el Informe N° 0224-2020-EF/50.07, observando al proyecto de Ley citado, quien considera que 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, respectivamente; así como lo dispuesto en el inciso 1 del numeral 2.1 del artículo 2 del decreto legislativo N° 1440, decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuestos.

- **Al Gobierno Regional de Ucayali**

  Mediante Oficio N° 0568-2020-2021/CTC-CR, de fecha 02 de octubre del 2020, se solicitó opinión al señor Francisco Antonio Pezo Torres, en su condición de Gobernador Regional de Ucayali, no habiéndose recibido opinión.

- **Al Ministerio del Ambiente**

  Mediante Oficio N° 0569-2020-2021/CTC-CR, de fecha 2de octubre de 2020, se solicitó opinión a la señora Kirla Echegaray Alfaro, en su condición de ministra del Ambiente, no habiéndose recibido opinión.

- **Al Ministerio de Cultura**

  Mediante Oficio N° 0570-2020-2021/CTC-CR, de fecha 02 de octubre de 2020, se solicitó opinión al señor Alejandro Arturo Neyra Sánchez, en su condición de ministro de Cultura, no habiéndose recibido opinión.

- **A la Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional**

  Mediante Oficio N° 0571-2020-2021/CTC-CR, de fecha 2 de octubre de 2020, se solicitó opinión a la señora Leonie Roca Voto Bernales, en su condición de presidente de la Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional, no habiéndose recibido opinión.

II. CONTENIDO DE LA PROPUESTA.

La Iniciativa Legislativa tiene como objeto declarar de Necesidad Pública e Interés Nacional la interconexión Vial de pavimentación interdistrital de Manantay, Callería y Yarinacocha de la provincia de Coronel Portillo del departamento de Ucayali, Megaproyecto de Interconexión Vial respetando las áreas naturales protegidas, arqueológicas protegidas, hidrológicas naturales y el medio ambiente.

III. MARCO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- Ley 27658, Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado.
- Ley 27783, Ley de Bases de la Descentralización.
- Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del ministerio de Transportes y Comunicaciones.

- Decreto Legislativo 1252, Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones.
- Ley 28411, Ley General del Sistema Nacional de Presupuesto.

IV. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA

Análisis técnico

Se pretende atender una problemática que subyace en declarar de interés nacional y necesidad pública la interconexión Vial de pavimentación interdistrital de Manantay, Callería y Yarinacocha de la provincia de Coronel Portillo del departamento de Ucayali, Megaproyecto de Interconexión Vial"

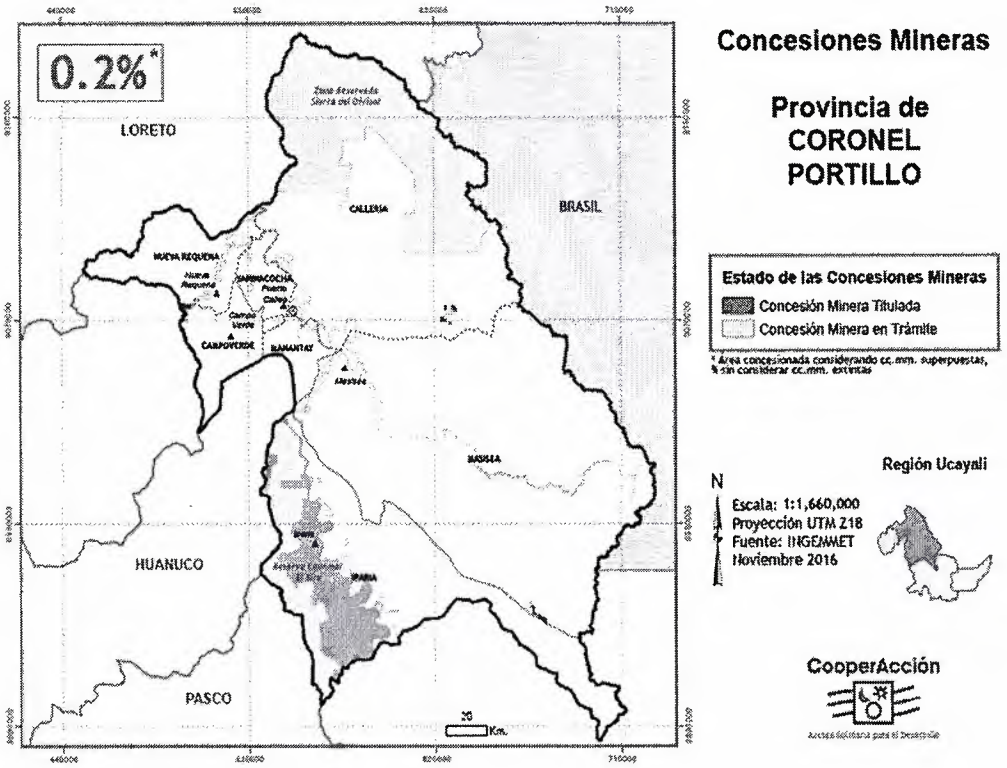
En ese contexto, la Constitución Política del Perú en su artículo 44° señala que, ***"Son deberes primordiales del Estado: defender la soberanía nacional; garantizar la plena vigencia de los derechos humanos; proteger a la población de las amenazas contra su seguridad; y promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y el desarrollo integral y equilibrado de la Nación".***

"Asimismo, es deber del Estado establecer y ejecutar la política de fronteras y promover la integración, particularmente latinoamericana, así como el desarrollo y la cohesión de las zonas fronterizas, en concordancia con la política exterior".

En ese sentido, el Estado tiene como uno de sus fines primordiales el desarrollo del País y el bienestar general de la población, para lo cual realiza diversos

programas y proyectos, siendo uno de los aspectos claves para lograr el desarrollo la implementación de vías de comunicación que faciliten la integración e interconexión vial de la pavimentación interdistrital de Manantay, Callería y Yarinacocha de la provincia de Coronel Portillo, Departamento Ucayali, debido a que la infraestructura de transporte de mercancías, personas y turismo, es uno de los factores básicos para que una región y país adquiera niveles de competitividad adecuados, tenga sostenibilidad en su crecimiento económico, avance en la conclusión social, reducción de la pobreza y pueda lograr su integración interna y externa.

Cuadro N° 01



Fuente:http://www.municportillo.gob.pe/index.php?option=com_content&view=article&id=63469:provincia-de-coronel-portillo

El Ministerio de Transporte y Comunicaciones (M TC) es el órgano del Poder Ejecutivo, responsable del desarrollo de los sistemas de transporte, la infraestructura de las comunicaciones y telecomunicaciones del país. De ese modo, el MTC es ejecutor y/o promotor de iniciativas destinadas a la

construcción de nuevas vías de comunicación como carreteras, ferrovías e hidrobias, así como la puesta en marcha de grandes sistemas de transporte público, proyectos que son impulsados en todas las regiones del país.

Los distritos de Callería, Manantay y Yarinacocha conforman la ciudad de Pucallpa, que está en la provincia de Coronel Portillo de la Región Ucayali. La ciudad de Pucallpa se ubica en la región natural de la Selva, específicamente en la Selva Baja, con una altitud de 175 m.s.n.m., tiene una superficie de 591.67 km^2. La Población estimada por el INEI de la Provincia Coronel Portillo es de 384 168 habitantes, tal como se muestra en el siguiente cuadro:

El distrito de Callería tiene una población de 149 999 habitantes al año 201 7, le sigue el distrito de Yarinacocha con 103 941 pobladores y el distrito de Manantay con 87 525 habitantes, son los distritos más poblados de la provincia Coronel Portillo de la Región Ucayali.

Los Sectores Económicas principales que realizan actividades en la ciudad de Pucallpa son las siguientes:

Sector industrial, destaca como la actividad principal y clave la Transformación de la madera en los distintos aserraderos que se ubican en el Distrito de Manantay, la Hoyada y la Carretera Federico Basadre. También encontramos las plantas de refinería del Gas (Energy Aguaytía, Maple Gas), ladrilleras, triplayeras, plantas embotelladoras.

Sector Agropecuario-Forestal, crianza de animales como: ganado vacuno, aves de corral, peces. Esta actividad se desarrolla en mayor cantidad en las zonas periféricas de los distritos de Yarinacocha y Manantay. Así como actividades de extracción de la madera y la producción de plátanos, aceite palmera, yuca entre otros.

Sector Turístico, Esta actividad se desarrolla en mayor magnitud en el distrito de Yarinacocha siendo su atractivo turístico de mayor afluencia de turistas la Laguna de Yarinacocha. Las comunidades Nativas también son parte de los atractivos turísticos de Pucallpa.

Sector Comercial, Es una actividad que se desarrolla complementariamente a las actividades primarias, por lo que su desarrollo se cimenta en mejorar e incrementar servicios, bienes y productos diversos en calidad y competitividad para cada una de estas actividades. La ciudad de Pucallpa es el centro de la región de Ucayali, los flujos comerciales hacia todo el departamento de Ucayali se centralizan y distribuyen desde la Ciudad de Pucallpa, la economía de la ciudad y la provincia Coronel Portillo se han dinamizado en base a los sectores productivos como: agropecuario, forestal y manufacturero, en torno a las cuales como un elemento complementario se desarrolla la actividad comercial y los servicios. En la provincia de Coronel Portillo el sistema de transporte es un factor importante en el sistema de articulación de las actividades y flujos de bienes y servicios, este no es dinámico por falta de una planificación y un ordenamiento vehicular, como también por la falta de espacios de estacionamiento. Existe como consecuencia de lo anterior una vialidad conflictiva y zonas aisladas por falta de continuidad vial.

La infraestructura vial de la ciudad de Pucallpa permite con serias restricciones la articulación de los sectores urbanos e integración físico — espacial de la ciudad. Se ha generado un sistema vial urbano con discontinuidad en los tramos viales y variaciones en las secciones viales, con bajos niveles de rodadura. Esta situación genera zonas aisladas, como muchos sectores de asentamientos humanos y otras zonas como el centro de Pucallpa se origina gran congestionamiento de tránsito.

Cuadro N° 02

Fuente:https://portal.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas_carreteras/Mapas%20Distritales/Ucayali/UC_250105%20YARINACOCHA.pdf

Finalmente es necesario indicar, que el Megaproyecto de pavimentación vial interdistrital, es de vital importancia su construcción por el déficit de nuevas vías pavimentadas que interconecten vialmente la ciudad de Pucallpa, y los distritos conformantes de la provincia de Coronel Portillo, por lo que es necesario que el Estado intervenga e invierta recursos públicos en esta nueva vía de interconexión distrital de Manantay, Callería y Yarinacocha, lo que generará las condiciones para hacer más dinámico el crecimiento de las actividades económicas de la ciudad de Pucallpa y de la Provincia Coronel Portillo y lo principal este megaproyecto incidirá en el aumento de la calidad de vida de nuestros ciudadanos, adultos, mujeres, jóvenes y niños, que esperan un futuro

mejor y requieren del Estado su protección e inversión para garantizar el aumento sostenido del desarrollo humano de la población de la Región Ucayali.

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

De acuerdo con lo señalado en el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, en concordancia con lo establecido en el artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República, la iniciativa materia de estudio cumple con lo señalado en las normas legales antes citadas y no contraviene la Constitución Política del Perú, ni ninguna norma legal peruana.

Análisis Costo – Beneficio

La presente iniciativa legislativa no genera ningún costo erario nacional por ser de naturaleza declarativa, el beneficio se sustenta en que promoverá el desarrollo del Sector Transporte local, provincial, regional y nacional, fortaleciendo las actividades económicas y sociales, lo cual se reflejará en el ahorro significativo respecto a los costos de transporte y tiempos de viaje, brindando mayor seguridad vial a los usuarios de esta importante vía.

Vinculación con la Agenda Legislativa y las Políticas de Estado del Acuerdo Nacional:

La presente iniciativa legislativa tiene vinculación con las siguientes políticas de Estado de Acuerdo Nacional.

- Política de Estado N°8: descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenible del Perú.
- Política de Estado N°10: reducción de pobreza
- Política de Estado N°18: búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica.
- Política de Estado N°19: desarrollo sostenible y gestión ambiental.
- Política de Estado N°21: desarrollo en infraestructura y vivienda.
- Política de Estado N°24: afirmación de un Estado eficiente y transporte.

IV. CONCLUSIÓN.

Por lo expuesto, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con lo establecido en el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, recomienda la **APROBACIÓN** del **Proyecto de Ley 6312/2020-CR con el siguiente:**

15.04.2021
En delante

TEXTO SUSTITUTORIO

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL, LA INTERCONEXIÓN VIAL DE PAVIMENTACIÓN INTERDISTRITAL DE MANANTAY, CALLERÍA Y YARINACOCHA DE LA PROVINCIA DE CORONEL PORTILLO DEL DEPARTAMENTO DE UCAYALI, "MEGAPROYECTO DE INTERCONEXIÓN VIAL"

Artículo Único. - Declaración de necesidad pública e interés nacional

Declárese de Necesidad Pública e Interés Nacional la interconexión vial de pavimentación interdistrital de Manantay, Callería y Yarinacocha de la provincia de Coronel Portillo del departamento de Ucayali, "**Megaproyecto de Interconexión Vial"**, respetando las áreas naturales protegidas, arqueológicas protegidas, hidrológicas naturales y el medio ambiente.

Dese cuenta
Sala de Comisiones
Lima, 15 de febrero de 2021.

MIEMBROS TITULARES

1. SIMEÓN HURTADO, LUIS CARLOS
   Presidente
   (Acción Popular)

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: SIMEON HURTADO Luis Carlos FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 17/03/2021 19:49:40-0500

2. HIDALGO ZAMALLOA, ALEXANDER
   Vicepresidente
   (Alianza para el Progreso)

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ALENCASTRE MIRANDA Hirma Norma FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/03/2021 18:14:21-0500

Firmado digitalmente por: ALENCASTRE MIRANDA Hirma Norma FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/03/2021 18:14:41-0500

3. ALENCASTRE MIRANDA, HIRMA NORMA
Secretaria
(Somos Perú)

4. ACATE CORONEL, EDUARDO GEOVANNI
(Alianza para el Progreso)

Firmado digitalmente por: AYASTA DE DIAZ Rita Elena FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 05/03/2021 11:25:48-0500

5. AYASTA DE DÍAZ, RITA ELENA
(Fuerza Popular)

6. BARTOLO ROMERO, MARÍA ISABEL
(Unión por el Perú)

7. BENAVIDES GAVIDIA, WALTER
(Alianza para el Progreso)

Firmado digitalmente por: BENAVIDES GAVIDIA Walter FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 16/03/2021 16:39:58-0500

Firmado digitalmente por: GUPIOC RIOS Robinson Dociteo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19/02/2021 14:56:49-0500

8. FERNÁNDEZ CHACÓN, CARLOS ENRIQUE
(Frente Amplio)

9. GUPIOC RÍOS, ROBINSON DOCITEO
(Podemos Perú)

10. GUTARRA RAMOS, ROBLEDO NOÉ
(Frepap)

Firmado digitalmente por: GUTARRA RAMOS Robledo Noe FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/02/2021 16:10:16-0500

11. LIZANA SANTOS, MÁRTIRES
(Fuerza Popular)

12. MERINO DE LAMA, MANUEL ARTURO
(Acción Popular)

Firmado digitalmente por: LIZANA SANTOS Martires FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/02/2021 09:55:09-0500

13. OLIVARES CORTES DANIEL FEDERICO
(Partido Morado)

14. RIVERA GUERRA, WALTER JESÚS
(Acción Popular)

15. RUBIO GARIZA, RICHARD
(Frepap)

Firmado digitalmente por: RUBIO GARIZA Richard FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/02/2021 17:30:07-0500

MIEMBROS ACCESITARIOS

1. BAJONERO OLIVAS, WILMER SOLÍS
(Acción Popular)

2. BARRIONUEVO ROMERO, BETTO
(Somos Perú)

3. COLUMBUS MURATA, DIETHELL
(Fuerza Popular)

4. FABIÁN DÍAZ, YESSY NÉLIDA
(Acción Popular)

5. GONZÁLES TUANAMA, CÉSAR
(Somos Perú)

6. HUAMÁN CHAMPI, JUAN DE DIOS
(Frepap)

7. INGA SALES, LEONARDO
(Acción Popular)

8. LAZO VILLÓN, LESLYE CAROL
(Acción Popular)

9. MELÉNDEZ CELIS, FERNANDO
(Alianza para el Progreso)

10. NOVOA CRUZADO, ANTHONY RENSON
(Acción Popular)

11. OMONTE DURAND, MARÍA DEL CARMEN
(Alianza para el Progreso)

12. PÉREZ ESPÍRITU, LUSMILA
(Alianza para el Progreso)

13. PÉREZ FLORES, JORGE LUIS
(Somos Perú)

14. PICHILINGUE GÓMEZ, MARCOS ANTONIO
(Fuerza Popular)

15. PINEDA SANTOS, ISAÍAS
(Frepap)

16. QUISPE APAZA, YVAN
(Frente Amplio)

17. RUIZ PINEDO, ROLANDO RUBÉN
(Acción Popular)

18. TRUJILLO ZEGARRA, GILMER
(Fuerza Popular)

19. VIVANCO REYES, MIGUEL ÁNGEL
(Fuerza Popular)

20. YUPANQUI MIÑANO, MARIANO ANDRÉS
(Somos Perú)

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Periodo Anual de Sesiones 2020-2021

ACTA
NOVENA SESIÓN EXTRAORDINARIA VIRTUAL

Lunes, 15 de febrero de 2021

En Lima, en la plataforma virtual Microsoft Teams del Congreso de la República, siendo las catorce horas con cuarenta y tres minutos, del día lunes quince de febrero del año dos mil veintiuno, se dio inicio a la NOVENA Sesión Extraordinaria Virtual bajo la presidencia del congresista **Simeón Hurtado, Luis Carlos**; contando con el quórum reglamentario de los **congresistas titulares**: Alencastre Miranda, Hirma; Ayasta de Díaz, Rita Elena; Bartolo Romero, María Isabel; Benavides Gavidia, Walter; Lizana Santos, Mártires; Gupioc Ríos, Robinson; Rivera Guerra, Walter; Gutarra Ramos, Robledo; Merino de Lama, Manuel y Rubio Gariza, Richard. Y, el **congresista accesitario**: Barrionuevo Romero, Betto.

Se contó con la presencia deal **Congresista Johan Flores Villegas**
Con Licencia: los congresistas Acate Coronel y Olivares Cortes.

El señor presidente, contando con el quórum reglamentario, dió inicio a la **Novena sesión extraordinaria.**

APROBACIÓN DE ACTAS

El señor presidente, puso a consideración de los señores miembros de la comisión, la aprobación de las Actas de las SESIONES EXTRAORDINARIAS, SEXTA, SÉTIMA Y OCTAVA de la Comisión de Transportes y Comunicaciones para el periodo legislativo 2020 – 2021, celebradas los días 13 y 20 de noviembre de 2020 y 08 de febrero de 2021, respectivamente.

Habiéndose **aprobado por UNANIMIDAD.**

ORDEN DEL DÍA

El señor presidente, luego de saludar a los miembros de la Comisión manifestó: "en primer lugar tendremos la exposición del Proyecto de Ley **6398/2020-CR**, presentado por el congresista **Johan Flores Villegas,** que propone la difusión de programas de prevención, sensibilización y apoyo psicológico en estado de emergencia nacional en todos los medios de comunicación social".

El señor Presidente dio el uso de la palabra el congresista **Flores Villegas**, quien explica el Proyecto de Ley 6398/2020-Cr de su autoría, ayudándose para su exposición con un ppt que inició con una introducción, y explicó la importancia de los medios de comunicación, sobre todo en cuanto al momento actual durante la pandemia, para finalmente terminar con las conclusiones del citado proyecto.

El señor presidente agradeció al Congresista **Flores Villegas**, por su exposición y señaló que la exposición ha aclarado el panorama referente al presente Proyecto de ley y servirá de insumo para preparar el correspondiente dictamen.

A continuación, se dio la exposición del Proyecto de Ley **6916/2020-CR**, presentado por el congresista **Robledo Gutarra Ramos**, que declara de necesidad pública e interés nacional la carretera Interoceánica Vial Centro, a partir de las vías nacionales y departamentales existentes, desde Lima enlazado con Junín hasta Ucayali, con destino a Brasil.

A su turno el congresista **Gutarra Ramos**, explicó su proyecto amparado con un ppt, y en primer lugar agradeció al presidente por esta oportunidad de sustentar un proyecto tan importante.

El señor presidente agradeció al congresista **Robledo Gutarra Ramos**, y señaló que la exposición también servirá de insumo para preparar el correspondiente dictamen.

...Siguiendo el orden establecido en la agenda el señor presidente indicó que seguía el debate del predictamen recaído en el Proyecto de Ley **6312/2020-CR**, que propone, declarar de Necesidad Pública e Interés Nacional la interconexión Vial de pavimentación interdistrital de Manantay, Callería y Yarinacocha de la provincia de Coronel Portillo del departamento de Ucayali, Megaproyecto de Interconexión Vial.

El señor presidente, solicito al Secretario Técnico, sustentar el presente predictamen:

Se pretende atender una problemática que subyace en declarar de interés nacional y necesidad pública la interconexión Vial de pavimentación interdistrital de Manantay, Callería y Yarinacocha de la provincia de Coronel Portillo del departamento de Ucayali, Megaproyecto de Interconexión Vial".

Los distritos de Callería, Manantay y Yarinacocha conforman la ciudad de Pucallpa, que está en la provincia de Coronel Portillo de la Región Ucayali. La ciudad de Pucallpa se ubica en la región natural de la Selva, específicamente en la Selva Baja, con una altitud de 175 m.s.n.m., tiene una superficie de 591.67 km^2. La Población estimada por el INEI de la Provincia Coronel Portillo es de 384 168 habitantes,

El distrito de Callería tiene una población de 149 999 habitantes al año 201 7, le sigue el distrito de Yarinacocha con 103 941 pobladores y el distrito de Manantay con 87 525 habitantes, son los distritos más poblados de la provincia Coronel Portillo de la Región Ucayali.

La infraestructura vial de la ciudad de Pucallpa permite con serias restricciones la articulación de los sectores urbanos e integración físico — espacial de la ciudad. Se ha generado un sistema vial urbano con discontinuidad en los tramos viales y variaciones en las secciones viales, con bajos niveles de rodadura. Esta situación genera zonas aisladas, como muchos sectores de asentamientos humanos y otras zonas como el centro de Pucallpa se origina gran congestionamiento de tránsito.

Es necesario indicar, que el Megaproyecto de pavimentación vial interdistrital, es de vital importancia su construcción por el déficit de nuevas vías pavimentadas que interconecten vialmente la ciudad de Pucallpa, y los distritos conformantes de la provincia de Coronel Portillo, por lo que es necesario que el Estado intervenga e invierta recursos públicos en esta nueva vía de interconexión distrital de Manantay, Callería y Yarinacocha, lo que generará las condiciones para hacer más dinámico el crecimiento de las actividades económicas de la ciudad de Pucallpa y de la Provincia Coronel Portillo y lo principal este megaproyecto incidirá en el aumento de la calidad de vida de nuestros ciudadanos, adultos, mujeres, jóvenes y niños, que esperan un futuro mejor y requieren del Estado su protección e inversión para garantizar el aumento sostenido del desarrollo humano de la población de la Región Ucayali.

Por estas condiciones, es importante para la Comisión de Transportes y Comunicaciones el debate y la aprobación del presente dictamen signado con el número **6312/2020-CR**.

El señor presidente, solicitó iniciar el debate y aprobación del predictamen que lleva el número **6312/2020-CR.**
El señor presidente, solicito al Secretario Técnico, a pasar lista para verificar la votación del presente predictamen
El dictamen fue aprobado **por unanimidad** con los Votos a favor los siguientes Congresistas: Alencastre Miranda, Ayasta de Díaz, Benavides Gavidia, Gupioc Ríos, Gutarra Ramos, Lizana Santos, Rubio Gariza; y, Simeón Hurtado. No hubo votos en contra, ni abstenciones.

El **señor presidente** dijo que, siguiendo, con el Orden del Día, tendremos el debate del predictamen recaído en el Proyecto de Ley **6651/2020-CR**, que declara de Interés nacional y oportuna necesidad pública el mejoramiento del sistema ferroviario Lima - La Oroya - Cerro de Pasco.

El señor presidente, solicito al Secretario Técnico, sustentar el presente predictamen:

el Proyecto de Ley **6651/2020-CR**, que declara de Interés nacional y oportuna necesidad pública el mejoramiento del sistema ferroviario Lima - La Oroya - Cerro de Pasco.

Que existe, pero que ha dejado de operar por muchos años, haciendo que sus maquinarias, rieles y vagones se encuentren en un estado calamitoso y hasta vetustos por la falta de mantenimiento y modernización, siendo una de las exigencias de las ciudades que la circundan, como medio de transporte masivo.
Es así, que el ferrocarril, forma parte de una amplia gama de transporte terrestre en todo el mundo que, en su conjunto, permite realizar el transporte de personas y mercancías del lugar donde se encuentran al lugar donde quieren ir o donde son necesarias, por ende, el transporte ferroviario es una forma del sistema intermodal. Los servicios de transporte por carretera, aéreos, marítimos y ferroviarios tiene características diferentes que reflejan ventajas y desventajas, de acuerdo a la situación particular de la operación.

De este modo, para elegir el tipo de transporte a utilizar, es necesario tener en cuenta las necesidades (la urgencia de la entrega, el tipo de mercancías que se van a transportar, la cantidad, el tamaño, el destino de la carga, la distancia a recorrer, etc.) y las posibilidades de cada tipo de transporte (costes y recursos disponibles, estado de la ruta, condiciones del tiempo).

Por lo que, es preciso indicar que, el aforo de vehículos en la carretera central, en la actualidad genera tráfico, donde circulan camiones pesados, esto ha ocasionado congestionamiento y caos, además, no cumplen con las especificaciones propias de esta carretera (peso y largo); además de ser causante de muchos accidentes y responsables de la destrucción acelerada de la carretera, cuyo costo no es cubierto por el cobro del peaje; ocasionando elevados los costos y fletes.

Entre las ventajas del transporte ferroviario, mencionamos: i) Gran capacidad: permite el transporte de grandes cantidades de mercancías en largos recorridos, ii) Los costes de la operación son, por lo general, bastante bajos, iii) Flexibilidad: es posible transportar variedad de mercancías, iv) Baja siniestralidad, v) Poco contaminante, y vi) En comparación con el transporte por carretera, evita los problemas de la congestión de tráfico.b Dentro de las desventajas del transporte ferroviario, mencionamos: i) Comparte la vía ferroviaria con el transporte de personas, que son preferentes, ii) Baja velocidad, ii) Sometidos a restricciones físicas de altura y volúmenes de paso

por los diferentes tipos de gálibos (dimensión de altura y anchura), iv) Dependencia de infraestructuras. No obstante, el transporte ferroviario ha evolucionado, modernizando su servicio a nivel mundial, llegando incluso desde hace años a hacer uso del llamado "tren bala", para el transporte de pasajeros y en lo referente al transporte de carga, también existe preocupación por alcanzar metas altas para brindar dicho servicio a nivel internacional, en nuestro país aún no se han construido trenes de esa magnitud.

Sin embargo, el Estado no ha iniciado una modernización seria del sistema ferroviario, por el contrario, de un tiempo a esta parte se ha visto perjudicado el servicio ferroviario para el transporte de pasajeros, a consecuencia de los pésimos manejos de la política económica y

gubernamental del país, haciendo que repercuta negativamente en la inversión ferroviaria, por tanto, inutilizando en muchos casos su infraestructura.

El sistema ferroviario puede transportar 120 millones de toneladas pesadas por año, los rieles duran 250 años, los costos operativos se reducirían en un 40%, además las horas de viaje se reduciría: de Lima a Huancayo en 3:30 horas, de Lima a Cerro Pasco en 3:30 horas, de Lima a Huancavelica en 5:30 horas, además que brinda mayor seguridad, haciendo que el transporte ferroviario sea una alternativa de solución a las congestiones vehiculares, ocasionados generalmente por el tránsito de tráiler y semi-trailer que transportan mercaderías y productos de primera necesidad desde distintos puntos del país. Esto lleva a que las autoridades competentes, deban apostar por la modernización de los rieles, las locomotoras y los vagones, porque las actuales se encuentran en pésimo estado, al haber sido abandonas por cerca de 50 años, requiriendo de inversión donde el Gobierno Central tendrá fundamental intervención, porque deberá convocar a las empresas privadas a través de concesiones.

Finalmente, es preciso indicar que, al Incorporar el servicio de pasajeros, impulsaría el sector turismo, además de generar un impacto económico con servicios y salidas programadas en las rutas Lima - Huancayo - Carro de Pasco, pues resultaría de vital importancia reestablecer, con el mejoramiento de infraestructura ferroviaria requerida, pues este servicio viene siendo postergado por años, a la fecha únicamente se brinda el servicio de carga, que constituye el principal servicio de transporte de productos minerales en la región central del país, debido a que el ferrocarril del centro comunica importantes centros mineros, ubicados en los departamentos de Pasco, Junín y Lima, por lo que resulta importante darle el impulso respectivo a la red vial ferroviaria.

Por estas consideraciones, la Comisión de Transportes y Comunicaciones solicita el debate y la aprobación del presente dictamen que lleva el número **6651/2020-CR**.

El señor presidente, solicitó iniciar el debate y aprobación del predictamen que lleva el número **6651/2020-CR.**
La congresista **Ayasta de Díaz,** intervino, solicitando la aprobación del presente dictamen. Participó en el debate el congresista Gutarra Ramos.
También, hizo sus comentarios y apoyo a favor del dictamen el congresista **Benavides Gavidia.**
El señor presidente, solicito al Secretario Técnico, a pasar lista para verificar la votación del presente predictamen.
El dictamen fue **aprobado por unanimidad** con los Votos a favor los siguientes Congresistas: Alencastre Miranda, Ayasta de Díaz, Bartolo Romero, Benavides Gavidia, Gupioc Ríos, Gutarra Ramos, Lizana Santos, Merino de Lama, Rubio Gariza; y, Simeón Hurtado. No hubo votos en contra, ni abstenciones.

...**Siguiendo** el orden establecido en la agenda, el señor presidente indicó que tendremos el debate del predictamen recaído en el **Proyecto de Ley 6272/2020-CR**, que declara de necesidad pública y preferente interés nacional la ejecución del proyecto de inversión pública "Construcción Terminal Portuario Almirante Miguel Grau de Tacna".

El señor presidente, solicito al Secretario Técnico, sustentar el presente predictamen:

Tacna es actualmente una de las regiones del país que cuenta con un elevado potencial de desarrollo y cuenta con tres fortalezas principales: i) ingentes riquezas naturales, ii) posición geográfica privilegiada y iii) elevado capital humano; en lo referente a las riquezas naturales cuenta con grandes reservas mineras, de donde se extraen cobre, oro, plata y molibdeno, que la catapulta como una región donde medía ingente inversión privada.

En cuanto a su posición geográfica, es una región ubicada en extremo sur de Perú, que le posibilita tener intenso tráfico comercial con países vecinos, como Chile, Bolivia y Brasil, principalmente, sin dejar de mencionar a Argentina, Uruguay y Paraguay, resultando una región estratégica para el intercambio vial internacional.

En cuanto al capital humano entendido como **el valor dado a las capacidades productivas del personal que labora para una empresa, en el caso de Tacna, existe mano calificada como lo señala** Instituto de Economía y Desarrollo Empresarial (IEDEP) de la Cámara de Comercio de Lima, indicando que Tacna **logro mejorar su capital humano en el periodo 2014-2018, siendo que el sector minería podría generar empleos en mayor escala.**

Sin embargo, las vías de comunicación son exiguas, principalmente al no contar con un terminal portuario de envergadura y desde muchos años cuenta con pequeños muelles de atraque, para botes de poco peso que impiden tener un tráfico comercial a escala internacional y que puede ser canalizada de concretarse los proyectos de desarrollo que se ciernen sobre dicha región.

De modo que resulta indispensable se ejecute el proyecto de inversión que traerá desarrollo y progreso a dicha región, dando impulsa a la actividad comercial haciéndose necesario impulsar e implementar en la brevedad el proyecto de inversión de Construcción del Puerto Almirante Miguel Grau, y con ello la implementación del ferrocarril que vaya desde el Puerto de Tacna hasta el límite con Bolivia, también llamado Corredor Bioceánico Central.

Anteriormente se presentaron diversos proyectos de ley, dirigidos a la construcción del Puerto de Tacna, dándose principal atención a que ese proyecto debe ser supervisado por el Gobierno Regional de Tacna, y la promulgación de la Ley 28865 que declaró de necesidad pública y preferente interés nacional la Construcción del Puerto y el Ferrocarril de Tacna.

Como consecuencia de esta normatividad, se fueron presentando estudios, proyectos de prefactibilidad, estudios de preinversión y finalmente el proyecto de factibilidad, debidamente

financiados por el Gobierno Regional de Tacna, asimismo, se constituyó el Comité Impulsor del Proyecto Grau, quienes señalaron que a partir del año 2020 se empezaría a construir el megaproyecto del Terminal Portuario Miguel Grau y que su periodo de ejecución será de tres (3) años.

En la indicada norma se estableció que la promoción, adjudicación y supervisión de los proyectos son de responsabilidad del Gobierno Regional de Tacna; en tanto la iniciativa legislativa tiene por finalidad complementar dicha norma estableciendo los parámetros de cómo debe ejecutarse los indicados proyectos, y estos deben ser necesariamente a través de un Convenio de Concesión y a través de una Asociación Público Privada (APP) donde intervenga el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, representado por la Autoridad Portuaria Nacional (APN) y una empresa privada.

Por estas consideraciones, la Comisión de Transportes y Comunicaciones solicita el debate y la aprobación del presente dictamen que lleva el número **6272/2020-CR**.

El señor presidente, solicitó iniciar el debate y aprobación del predictamen que lleva el número **6272/2020-CR.**

El señor presidente, solicito al Secretario Técnico, a pasar lista para verificar la votación del presente predictamen.
El dictamen fue **aprobado por unanimidad** con los Votos a favor los siguientes Congresistas: Alencastre Miranda, Ayasta de Díaz, Bartolo Romero, Benavides Gavidia, Gupioc Ríos, Gutarra Ramos, Lizana Santos, Rubio Gariza; y, Simeón Hurtado. No hubo votos en contra, ni abstenciones.

...Finalmente, el **señor presidente** solicitó el debate del predictamen recaído en el **Proyecto de Ley 1344/2016-CR**, por el que se propone la necesidad de garantizar la efectividad de los derechos de los pueblos indígenas en especial de aquellos en situación de aislamiento y contacto inicial, y la protección de áreas naturales protegidas, en los procesos de evaluación, estudios, diseño, implementación y desarrollo de infraestructura terrestre o vial.

El señor presidente, solicito al Secretario Técnico, sustentar el presente predictamen:

Con la dación de la Ley 28736, Ley para la protección de pueblos indígenas u originarios en situación de aislamiento y en situación de contacto inicial, se reconoció y garantizó la protección del derecho de los pueblos Indígenas de la Amazonía Peruana que se encuentren en situación de aislamiento o en contacto inicial, garantizando sus derechos a la vida y a la salud, salvaguardando su existencia e integridad.

Actualmente, existen múltiples pronunciamientos a favor de la protección de los derechos indígenas en situación de aislamiento o contacto inicial y preservación e intangibilidad de sus

territorios como lo establece el artículo XIX de la Declaración Americana sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas, cuando prescribe: *"Los pueblos indígenas tienen derecho de ser protegidos contra la introducción, abandono, dispersión, tránsito, uso indiscriminado o depósito de cualquier material peligroso que pueda afectar negativamente a las comunidades, tierras, territorios y recursos indígenas"*.

Sin pretender vulnerar las disposiciones que cautelan los derechos de los pueblos indígenas en situación de aislamiento o contacto inicial y los territorios donde se asientan, tampoco se debe dejar de reconocer la necesidad del desarrollo regional o del propio país, ante los requerimientos de implementar proyectos de desarrollo en zonas donde se encuentren ubicados estos pueblos, para lo cual debe contarse con los informes técnicos de las entidades públicas encargadas de cautelar los derechos de los pueblos indígenas y los territorios donde se ubican, a fin de preservar en modo posible su estadio.

Como principio fundamental, estamos convencidos de la obligación de la conservación y la protección de los derechos de los pueblos indígenas en situación de aislamiento y contacto inicial y sus territorios, esto resulta incuestionable a todas luces, sin embargo, no resulta comprensible paralizar los focos de desarrollo e implementación de políticas de bienestar de las regiones o el país, y la propia población indígena.

En ese sentido tenemos que el artículo 68º de la Constitución Política del Estado, prescribe: "*El Estado está obligado a promover la conservación de la diversidad biológica y de las áreas naturales protegidas*", debiendo tenerse en cuenta lo establecido en el artículo 69 que prescribe: "*El Estado promueve el desarrollo sostenible de la Amazonía*".

En efecto, es política del Estado llegar a las poblaciones más remotas alejados del país, para promover el bienestar de los pueblos más alejados del país, ejecutando políticas de desarrollo en agua, salud, educación, cultura, vivienda, deportes, comunicación y modernidad, y para su obtención se requiere de la implementación de proyectos de infraestructura terrestre o vial.

Debe tenerse presente que, la infraestructura básica y la provisión eficiente de servicios de infraestructura son vehículos de cohesión territorial, económica y social porque integran y articulan el territorio, lo hacen accesible desde el exterior y permiten a sus habitantes conectarse con el entorno, además de dotarlo de servicios fundamentales para la producción y para el mejoramiento de las condiciones y calidad de vida de las personas, en ese sentido se pronunció la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, año 2004-2005.

Sin embargo, la expansión de infraestructura en particular es frecuentemente vista como el primer paso para abrir programas de desarrollo y colonización. Nuevas carreteras, o nuevas carreteras pavimentadas y otras infraestructuras traen numerosos cambios complejos y rápidos para las regiones boscosas. Las carreteras podrían fragmentar hábitats, degradar ríos y cursos de agua y afectar la calidad del agua, promover la diseminación de especies invasoras exóticas

causando erosión de la fauna y pérdida de especies. Las carreteras pueden además crear conflictos sociales sobre la tierra y otros recursos naturales, especialmente cuando los recursos amenazados son fundamentales para los ecosistemas.

Considerando dichos impactos, es importante tener en cuenta que el desarrollo de los proyectos de infraestructura vial, requieren fortalecer las capacidades de nuestras autoridades y de los tomadores de decisiones para identificar el valor de planificación, a fin de adoptar decisiones de manera adecuada que incorporen consideraciones ambientales y sociales. Si se planifica oportunamente, entonces se podrán establecer, desde una etapa temprana, las estrategias de implementación adecuadas y oportunas para llevar a cabo proyectos de inversión vial que puedan complementarse y sumar a los objetivos de desarrollo sostenible. La planificación es un instrumento que organiza la gestión pública de manera que, permita identificar y priorizar los proyectos de inversión que se requieren en el país. Esa planificación también debe considerar los impactos ambientales que se podrían generar. En este sentido, el Perú cuenta con el Acuerdo Nacional, que es el conjunto de políticas de Estado elaboradas y aprobadas sobre la base del diálogo y del consenso con el fin de definir un rumbo para el desarrollo sostenible del país y afirmar su gobernabilidad democrática. Precisamente la vigésimo primera política del Acuerdo Nacional propuso que *"con el objetivo de desarrollar la infraestructura del país, el Estado debería elaborar un plan nacional de infraestructura identificando ejes nacionales de integración y crecimiento para desarrollar una red energética, vial, portuaria, aeroportuaria y de telecomunicaciones, que permita fluidez en los negocios y en la toma de decisiones"*.

De manera que, se trata de cohesionar las opiniones vertidas por las entidades públicas relativas a la preservación de los pueblos indígenas y sus territorios, y las necesidades de implementar los avances técnicos que redundan inexorablemente en el progreso del país y sus poblaciones, y como garantía de la no vulnerabilidad y abuso de los terrenos naturales se establece el mecanismo de la consulta previa de los pobladores y el consentimiento de los mismos.

Consideramos que el proyecto de ley establece la intangibilidad de los territorios naturales donde se asientan los pueblos indígenas en situación de aislamiento y contacto social y de manera especial a los ubicados en la selva peruana a los que debe prestárseles atención en su prioridad, pero tampoco podemos negar la implementación de proyectos de infraestructura terrestre o vial porque resultan imprescindibles para el desarrollo y crecimiento del país.

Como refiere la propuesta legislativa, existen proyectos de infraestructura terrestre que vienen implementándose en territorios de Madre de Dios y Ucayali, incluso superponiéndose a los territorios de los pueblos indígenas, que afectaría dichos territorios, que serían menester supervisar si cuentan con pronunciamiento técnico favorable de las dependencias competentes, como el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con la finalidad de evitar abuso y prepotencia en detrimento de los pueblos indígenas.

Consideramos que a futuro existirán proyectos que requieran ejecución y para estos casos, deben unificarse los criterios para contar con una legislación técnica especializada al respecto, evitando las divergencias que actualmente acontece, teniendo como sustento técnico el estudio de Impacto Ambiental, donde las competencias de las entidades públicas estén demarcadas a fin de supervisar y evitar la afectación indiscriminada de los derechos de los pueblos indígenas.

El proyecto de ley desde su perspectiva normativa, resulta favorable pues en adelante existirá una norma de protección que evite la afectación indiscriminada de los territorios de los pueblos indígenas, también se establece normatividad para casos excepcionales pero de envergadura regional o nacional, donde deba implementarse proyectos de infraestructura de importancia regional o del país y estos debidamente supervisados por las distintas entidades públicas que tienen que ver con la administración de carreteras, vías, caminos y medio ambiente.

Por estas consideraciones, la Comisión de Transportes y Comunicaciones solicita el debate y la aprobación del presente dictamen que lleva el número **1344/2016-CR**.

El señor presidente, solicitó iniciar el debate y aprobación del predictamen que lleva el número **1344/2016-CR.**

Hizo uso de la palabra el congresista **Lizana Santos.**

El señor presidente, solicito al Secretario Técnico, a pasar lista para verificar la votación del presente predictamen.

El dictamen fue **aprobado por mayoría** con los votos a favor los siguientes congresistas: Alencastre Miranda, Bartolo Romero, Gupioc Ríos, Gutarra Ramos, Merino de Lama, Rubio Gariza; y, Simeón Hurtado. Se abstuvo de votar la congresista Ayasta de Díaz y voto en contra el congresista Lizana Santos.

CIERRE DE LA SESIÓN

No habiendo más puntos por tratar en la presente sesión, SOLICITO la dispensa de la aprobación del acta para tramitar los acuerdos adoptados en la presente sesión.

Los que estén a favor de la dispensa sírvanse expresarlo.

Los que estén en contra sírvanse expresarlo de la misma manera.

Aprobada, la dispensa.

El **señor presidente**, expresó que, no habiendo más puntos por tratar, y siendo las dieciseis horas con cinco minutos, se levantó la sesión.

Se deja constancia que la transcripción y la versión del audio/video de la plataforma virtual del Congreso de la República forma parte del Acta.

FIRMA DIGITAL

Firmado digitalmente por: SIMEON HURTADO Luis Carlos FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 22/03/2021 19:13:39-0500

LUIS CARLOS SIMEÓN HURTADO
Presidente

HIRMA NORMA ALENCASTRE MIRANDA
Secretaria

FIRMA DIGITAL

Firmado digitalmente por: ALENCASTRE MIRANDA Hirma Norma FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/03/2021 12:31:01-0500

CSH/mndc.

JUNTA DE PORTAVOCES DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 14 de abril de 2021

En sesión de la fecha, se acordó la ampliación de agenda----------

Se acordó la dispensa del trámite de sanción del acta para ejecutar lo acordado en la presente sesión.----------

HUGO F. ROVIRA ZAGAL
Director General Parlamentario
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

PLENO DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 15 de abril de 2021

Se aprobó en primera votación el texto sustitutorio del proyecto de Ley 6312, por 103 votos a favor, ninguno en contra y 1 abstención.----------

Se exoneró de segunda votación, por 96 votos a favor, ninguno en contra y ninguna abstención.----

Se acordó la dispensa del trámite de sanción del acta para ejecutar lo acordado en la presente sesión.----------

HUGO F. ROVIRA ZAGAL
Director General Parlamentario
CONGRESO DE LA REPÚBLICA