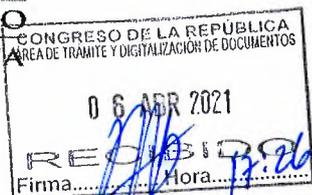




Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 6592/2020-CR, que declara de necesidad pública e interés nacional el financiamiento y construcción del puente San Francisco en la Red Vial Nacional Ruta PE-28 B: La Quinua-Tambo-San Francisco.



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

PERIODO ANUAL DE SESIONES 2020-2021

Señora presidente:

Ha ingresado para dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y los artículos 67, 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, el **Proyecto de Ley 6592/2020-CR**, a iniciativa del Congresista; **PERCI RIVAS OCEJO**, por el que se propone, declarar de necesidad pública e interés nacional el financiamiento y construcción del puente san Francisco en la Red Vial Nacional Ruta PE-28 B: La Quinua-Tambo-San Francisco.

I. SITUACIÓN PROCESAL

a) Antecedentes

El Proyecto de **Ley 6592/2020-CR** ingresó al Área de Trámite Documentario el 03 de noviembre del 2020, decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 05 de noviembre del 2020.

Ingreso a la comisión de Transportes y Comunicaciones el 05 de noviembre del 2020, para su estudio.

El presente dictamen fue **aprobado por unanimidad** de los congresistas presentes en la vigésimo séptima sesión ordinaria virtual de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, celebrada el día martes 9 de marzo de 2021, con el voto favorable de los siguientes congresistas: Simeón Hurtado, Alencastre Miranda, Acate Coronel, Ayasta de Díaz, Bartolo Romero, Benavides Gavidia, Gupioc Ríos, Gutarra Ramos, Lizana Santos, Olivares Cortes, Rivera Guerra y Rubio Gariza. No hubo votos en contra, ni abstenciones.

b) Opiniones e información solicitadas.



Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 6592/2020-CR, que declara de necesidad pública e interés nacional el financiamiento y construcción del puente San Francisco en la Red Vial Nacional Ruta PE-28 B: la Quinua-Tambo-San Francisco.

Se ha solicitado opinión a las siguientes entidades:

1. **Ministerio de Transportes y Comunicaciones**, Mediante Oficio N° 0811-2020-2021/CTC-CR
2. **Ministerio de Economía y Finanzas**, Mediante el Oficio N° 0812-2020-2021-CTC/CR
3. **Ministerio del Ambiente**, Mediante Oficio N° 0813-2020-2021/CTC-CR
4. **Gobernador Regional de Ayacucho**, Mediante Oficio N° 0814-2020-2021/CTC-CR.
5. **Gobernador Regional de Cusco**, Mediante Oficio N° 0815-2020-2021/CTC-CR.

II. CONTENIDO DE LA PROPUESTA

La iniciativa legislativa tiene como objetivo declarar de necesidad pública e interés nacional el financiamiento y construcción del puente San Francisco en la Red Vial Nacional RUTA PE-28 B: La Quinua-Tambo-San Francisco.

III. MARCO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.
- Ley 27783, Ley de Bases de la Descentralización.
- Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Ley 27293, Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública.
- Ley 26889, Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa.

IV. ANALISIS DE LA PROPUESTA

a) Análisis técnico



Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 6592/2020-CR, que declara de necesidad pública e interés nacional el financiamiento y construcción del puente San Francisco en la Red Vial Nacional Ruta PE-28 B: la Quinua-Tambo-San Francisco.

En efecto, uno de los graves problemas que tiene el país, en relación a la infraestructura vial, es que no existe un sistema eficaz ni eficiente de mantenimiento de puentes. En consecuencia, muchos puentes se han deteriorado por falta de acciones de mantenimiento, y requieren ser reemplazados. En relación al mantenimiento preventivo adecuado y eficiente de la infraestructura vial, los puentes son los componentes más delicados de las carreteras, en ese sentido, es necesario que forme parte importante en la gestión de la infraestructura vial.

En ese contexto, el ámbito del VRAEM corresponde a una de esas zonas que forma parte de la selva alta, cuya población requiere garantizar el funcionamiento de su principal infraestructura vial que les permita interconectarse entre la población asentada en el ámbito del VRAEM con el resto de las ciudades del país, mejorando su nivel vida y competitividad regional, que involucra el desarrollo económico, social y ambiental.

La carretera DV Quinua-Tambo-San Francisco (Ayacucho) incluye un puente de vital importancia que le permite la interconexión con la localidad de Kimbiri comprensión del departamento de Cusco. Este puente se denomina "Puente San Francisco" que, como consecuencia de una mala gestión en el mantenimiento de su estructura, se ha deteriorado con el pasar de los años, y requiere, por tanto, un reemplazo con urgencia, dado que, en cualquier momento, dejará de ser seguro el uso de parte de parte de los transportistas y peatones que a diario circulan por dicho puente.

En ese contexto, si bien el Plan Operativo Institucional 2020 de Provías Nacional, contempla como una meta el estudio definitivo del proyecto denominado "Reemplazo del puente San Francisco en la red vial nacional ruta PE-28B, La Quinua-Tambo-San Francisco", sin embargo, es necesario hacer notar que el citado proyecto tiene más de cuatro (4) años en estudio, lo que resulta inaceptable para los transportistas y pobladores del VRAEM. En efecto, dicho



Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 6592/2020-CR, que declara de necesidad pública e interés nacional el financiamiento y construcción del puente San Francisco en la Red Vial Nacional Ruta PE-28 B: la Quinua-Tambo-San Francisco.

proyecto tiene la condición de viable y activo. Se registró el 20 de abril de 2016, con código SNIP 355479 y CUI 2318430, siendo la unidad formuladora, evaluadora y ejecutora el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de sus unidades orgánicas competentes. El monto de la inversión requerida es de 241.8 millones de soles. Sin embargo, el citado proyecto aún no cuenta con su expediente técnico, necesario para la ejecución física del proyecto.

En consecuencia, la presente proposición legislativa plantea declarar de interés nacional y necesidad pública, el financiamiento y ejecución del proyecto de inversión "Reemplazo del puente San Francisco en la red vial nacional ruta PE28 B: La Quinua-Tambo-San Francisco", con la finalidad de mejorar la interconexión a la población de los departamentos de Ayacucho, Cusco y Junín, en ese sentido, llama la atención al Poder Ejecutivo para que se priorice concluir sus estudios definitivos e inicie su construcción en el más breve plazo. Situación vial del VRAEM Por otro lado, es pertinente hacer notar que, el VRAEM actualmente no cuenta con infraestructura vial adecuada para el logro de su desarrollo sostenible. En consecuencia, los costos de transportes son los más caros del país, siendo una condición limitante para el desarrollo de diversas actividades económicas potenciales. En efecto, la única vía nacional de acceso al VRAEM es la carretera DV Quinua-Tambo-San Francisco. Esta vía, por ejemplo, habiendo transcurrido diez años de la ejecución del proyecto de asfaltado, hasta la fecha no se concluye. Por otro lado, siendo el puente San Francisco, un componente de la vía Quinua-Tambo-San Francisco (Ayacucho)-Puente San Francisco-Kimbiri Pichari (Cusco), resulta importante su priorización. En suma, las malas condiciones de dicha vía, genera una serie de efectos, tales como el riesgo de un aislamiento de la población del VRAEM, al no contar con los servicios de transportes, perjudicando el flujo de transporte de pasajeros y de mercancías.

Esta situación, además, aumenta el tiempo y costo del servicio de transporte de pasajeros y de carga hacia el VRAEM. Consecuentemente, estos efectos se traducen en deterioro del desarrollo sostenible en la Zona del VRAEM.



Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 6592/2020-CR, que declara de necesidad pública e interés nacional el financiamiento y construcción del puente San Francisco en la Red Vial Nacional Ruta PE-28 B: la Quinua-Tambo-San Francisco.

De acuerdo a las proposiciones legislativas, se hace recordar que el VRAEM tiene un tratamiento especial de parte del Estado. En efecto, mediante Decreto Supremo N° 003-2007-DE se declaró de necesidad pública y preferente interés nacional el esquema de intervención estratégica integral denominado “Una Opción de Paz y Desarrollo en Seguridad para el Valle de los Ríos Apurímac y Ene - Plan VRAE”. Bajo ese marco legal, se constituyó el Grupo de Trabajo Multisectorial VRAE, con el propósito de propiciar la intervención articulada de los distintos sectores y entidades del Estado, en el marco de esquema de intervención estratégica integral denominado “Una Opción de Paz y Desarrollo en Seguridad para el Valle de los ríos Apurímac y Ene – Plan VRAE” que tuvo como objeto alcanzar la pacificación, combatir al narcotráfico y otros ilícitos, así como la promoción del desarrollo económico y social del Valle, a fin de mejorar las condiciones de vida de esa población e incentivar la participación activa de las autoridades locales y de la sociedad organizada.

Dicha estrategia se enfocó en identificar e impulsar la puesta en marcha de las acciones, programas y proyectos a ejecutar por los sectores comprendidos en el Grupo de Trabajo. Posteriormente, el esquema de intervención integral se amplió a la cuenca del río Mantaro, por eso, la denominación actual se le conoce como el VRAEM. La intervención corresponde al campo del Desarrollo Económico y Social se concentra en tres áreas principales: desarrollo social, infraestructura básica y desarrollo productivo.

Asimismo, mediante Decreto Supremo 040-2016-PCM, Reordenan ámbitos de intervención directa y de influencia del Valle de los Ríos Apurímac, Ene y Mantaro – VRAEM (que derogó el Decreto Supremo N° 021-2008-DE-SG), se reordenan los ámbitos de intervención directa y de influencia del VRAEM, determinando el actual ámbito geográfico del VRAEM que involucra a 69 distritos, 5 departamentos y 7 provincias. En el ámbito de intervención directa involucra a 31 distritos y 6 provincias y 4 departamentos. Y el ámbito de influencia del VRAEM, involucra 38 distritos, 7 provincias y 4 departamentos.



Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 6592/2020-CR, que declara de necesidad pública e interés nacional el financiamiento y construcción del puente San Francisco en la Red Vial Nacional Ruta PE-28 B: la Quinua-Tambo-San Francisco.

Actualmente, la población del Valle de Río Apurímac, Ene y Mantaro – VRAEM, viene recibiendo un tratamiento especial a fin de atender la situación crítica existente y garantizar una mayor presencia del Estado con el objetivo de lograr el desarrollo económico social y pacificación de la referida zona. Sin embargo, no ha logrado avances para reducir la pobreza en su ámbito. Los índices de pobreza continúan elevados para sus más de 500 mil habitantes, ubicados en sus 69 distritos que conforman actualmente el ámbito de intervención directa y de influencia.

En el ámbito del VRAEM, se estima que existen alrededor de 340 comunidades nativas de las etnias Machiguengas, Ashánincas y Nomotsiguengas. Así, el VRAEM es una zona de mucha diversidad étnica, multicultural y biodiversidad en la que se ha venido desarrollando diversas actividades económicas relacionadas a la producción agropecuaria, agroindustriales, entre otras actividades extractivas, que deben ajustarse al proceso de desarrollo sostenible como premisa, en vista de la fragilidad de los ecosistemas existente en la zona del VRAEM.

Los distritos ubicados en el ámbito del VRAEM, tienen potencial para el desarrollo de actividades agrícolas, forestales, agroindustriales, construcción, ecología, entre otras actividades, que podría contribuir a largo plazo en el crecimiento ordenado y en armonía con la naturaleza de sus centros urbanos y rurales. Sin embargo, las conexiones terrestres y aéreas continúan siendo deficientes.

Según el INEI (2017), el 56,5% de la población del VRAEM viven en centros poblados rurales. El problema de la población del VRAEM se refleja en la escasa calidad de vida de su población. Sin oportunidades, se convierte en un caldo de cultivo para los grandes males como el narcotráfico y el terrorismo. En ese sentido, el Estado está en la obligación de atender eficazmente la demanda de la población.



Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 6592/2020-CR, que declara de necesidad pública e interés nacional el financiamiento y construcción del puente San Francisco en la Red Vial Nacional Ruta PE-28 B: la Quinua-Tambo-San Francisco.

Según el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI)³, la población del área que corresponde al VRAEM asciende a 520 237 habitantes. En el ámbito de intervención directa se registra 269 338 habitantes y en el ámbito de influencia 250 899 habitantes.

De igual manera, el VRAEM tiene un enorme potencial turístico, que podría contribuir a desarrollar nuevas actividades económicas de servicios turísticos y sus actividades conexas. Para tal efecto, requiere una conexión más eficaz, siendo uno de los medios de acceso más idóneo a través del transporte de pasajeros tanto por vía terrestre como por vía aérea. Por otro lado, es importante mejorar la conectividad e integración del VRAEM con el resto del país, que podría contribuir a promover el aprovechamiento sostenible de las potenciales económicas, ambientales y sociales. Siendo uno de los lineamientos la intervención en cadenas de valor para incrementar el valor generado por las cadenas productivas.

Es importante precisar que uno de los componentes de los objetivos de estrategia de intervención para el desarrollo del VRAEM 20214, establece que para tener un VRAEM con oportunidades la estrategia planteada por el Estado plantea intervenciones para mejorar la conectividad e infraestructura. En ese sentido, no solo se requiere intervenir en ampliar la cobertura de los servicios de transporte vial, telecomunicaciones y servicios públicos básicos, sino incorporar los servicios. En ese contexto, si bien el MTC viene realizando intervenciones en el ámbito del VRAEM a través de un conjunto de proyectos, existe una preocupación real en relación a la priorización. En efecto, la vía principal, La Quinua, Tambo-San Francisco, es una vía medular para el VRAEM, que hasta el momento no se concluye con el asfaltado definitivo, dado que continúa los estudios relacionados a más de cuarenta (40) puntos críticos de la mencionada vía. A esto se ha sumado el deterioro del puente San Francisco, que requiere con urgencia ser reemplazado. Este puente nacional, es un componente fundamental la vía que une Ayacucho con Cusco y Junín. En ese sentido, es vital



Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 6592/2020-CR, que declara de necesidad pública e interés nacional el financiamiento y construcción del puente San Francisco en la Red Vial Nacional Ruta PE-28 B: la Quinua-Tambo-San Francisco.

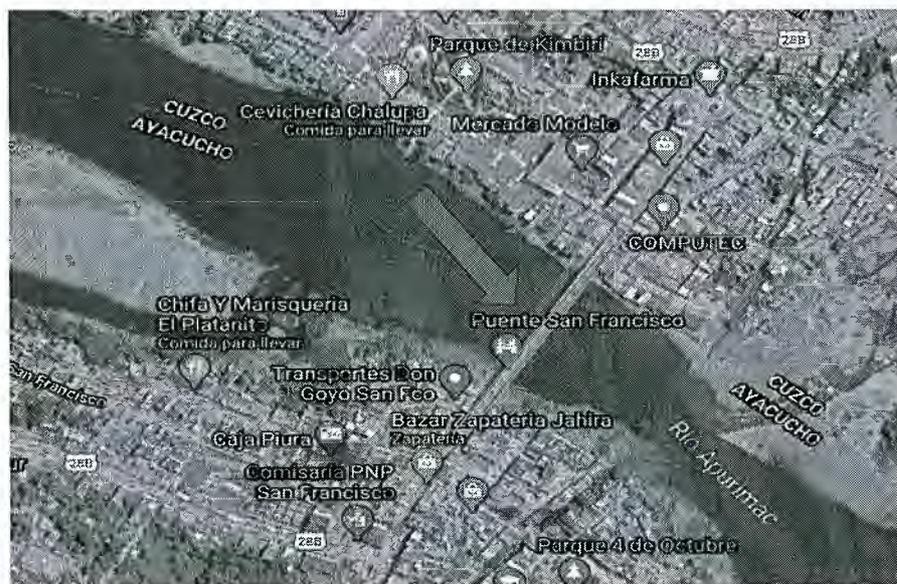
que el Poder Ejecutivo priorice la culminación de los estudios definitivos y garantice su financiamiento y ejecución en el más breve plazo.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones: Proyecto de inversión Como se indicó en los párrafos anteriores, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, tiene registrado el proyecto con código SNIP 355479 y CUI 2318430, bajo la denominación "Reemplazo del puente San Francisco en la red vial nacional ruta PE 28-B, La quinua-Tambo-San Francisco" (2016), el mismo se encuentra con perfil aprobado y vigente. El referido perfil, precisa que tiene por objetivo, reemplazar el puente San Francisco mejorando de esta manera la funcionalidad de la carretera Dv. Quinua-San Francisco-Quillabamba- Huambutio Ruta Nacional PE-28 B, acorde con la exigencia normativa actual y que armonice con el servicio que el Estado presta en las carreteras de la red vial nacional, acción que se realiza en armonía con la política institucional que está sustentada en el crecimiento que viene experimentando el país, y que resulta de vital importancia la infraestructura de puentes para que ésta cuente con una adecuada "condición y seguridad estructural" mejorando de esta manera su funcionalidad. Por otro lado, el estudio del perfil plantea como alternativa la construcción de un puente atirantado de 300 metros con una distancia entre dos torres de apoyo de 150 metros y 75 metros a cada lado, asimismo, considera la construcción de un viaducto de 450 metros con una estructura mixta conformado por vigas metálicas y losa de concreto distribuido en 9 tramos de 50 metros cada uno, ubicado a 1 500 metros aguas debajo del puente existente.



Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 6592/2020-CR, que declara de necesidad pública e interés nacional el financiamiento y construcción del puente San Francisco en la Red Vial Nacional Ruta PE-28 B: la Quinua-Tambo-San Francisco.

CUADRO I



Fuente: <https://www.google.com/maps/@-12.6221057,-73.789476,765m/data=!3m1!1e3>

Según información contenida en el resumen del perfil del proyecto, la carretera Dv quinua-Dan Francisco-Quillabamba-Huambutio Ruta Nacional PE-28 B, donde se encuentra el puente San Francisco, es una de las principales vías que tiene la red vial nacional y este tramo en particular sirve, además de interconexión, como ya se indicó, a la población de los departamentos de Ayacucho, Cusco y Junín para el desarrollo de sus principales actividades económicas y, geopolíticamente, tiene singular relevancia por tratarse de una vía que conecta a la zona del VRAEM con el resto del país. De igual manera, indica que actualmente, el puente no cumple con las condiciones estructurales que establece la normativa, ya que opera bajo cargas de diseño menores a la carga vigente, y no cumple con las condiciones: estructurales ni funcionales, el transporte de carga y pasajeros es limitada o restringida, lo cual hace que las principales inversiones que viene realizando el sector transportes en el resto de la vía (rehabilitación y mejoramiento de la carretera Quinua-San Francisco, Alfamayo-Quillabamba) no tengan los efectos positivos esperados, por las



Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 6592/2020-CR, que declara de necesidad pública e interés nacional el financiamiento y construcción del puente San Francisco en la Red Vial Nacional Ruta PE-28 B: la Quinua-Tambo-San Francisco.

condiciones del puente San Francisco en actual servicio, por lo que se hace necesario su reemplazo, por una estructura que reúna las condiciones establecidas El puente San Francisco (1968) tiene más de 50 años de servicio a la población del VRAEM, si bien ha tenido varias intervenciones de reparación y mantenimiento, no se hizo de forma regular ni con las garantías técnicas que requería. En consecuencia, se ha venido oxidando y corroyendo debido al clima severo y al paso del tiempo. Esto sumado a las construcciones debajo del puente, ha contribuido al deterioro de la infraestructura del puente, debido a los microclimas corrosivos que dañan y acentúan y aceleran el deterioro de sus estructuras.

CUADRO II



FUENTE: <https://www.google.com/maps/@-12.621893, 73.786756>

La carretera Quinua-San Francisco-Quillabamba-Huambutio ruta nacional PE28B, como se indicó líneas arriba, es una de las principales vías que tiene la red nacional y este tramo en particular sirve además de interconexión a la población de los departamentos de Ayacucho, Cusco y Junín para el desarrollo de sus principales actividades económicas y geopolíticamente tiene singular



Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 6592/2020-CR, que declara de necesidad pública e interés nacional el financiamiento y construcción del puente San Francisco en la Red Vial Nacional Ruta PE-28 B: la Quinua-Tambo-San Francisco.

relevancia por tratarse de una vía que conecta a la zona del VRAEM con el resto del país.

De igual manera, los beneficios del proyecto son de elevar el estándar estructural y funcional de las condiciones actuales, estos estándares se pueden calificar en base a criterios de condición estadística de los puentes, sin embargo, su cuantificación en términos monetarios no ha sido desarrollada. En tal sentido, el enfoque de evaluación a utilizar es el costo-efectividad.



Por lo tanto, es imperativo construir un nuevo de reemplazo del puente San Francisco para continuar garantizando la interconexión de los pueblos del VRAEM, de allí, la razón de declarar de interés nacional y necesidad pública el financiamiento y construcción del proyecto “Reemplazo del puente San Francisco en la red vial nacional ruta PE-28 B: La Quinua-Tambo-San Francisco” que facilitará la interconexión de los departamentos de Ayacucho, Cusco y Junín,



Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 6592/2020-CR, que declara de necesidad pública e interés nacional el financiamiento y construcción del puente San Francisco en la Red Vial Nacional Ruta PE-28 B: la Quinua-Tambo-San Francisco.

en el ámbito del VRAEM.

La zona del VRAEM, actualmente no cuenta con las condiciones adecuadas de conectividad, debido a que su principal vía de acceso que es la vía Quinua, Tambo-San Francisco, aún continúa en proceso de ejecución, habiendo transcurrido más de 10 años desde el inicio de su ejecución de asfalto definitivo. De igual manera, debemos sumar el deterioro del puente San Francisco, que no cumple con las condiciones estructurales que establece la normativa, ya que opera bajo cargas de diseño menores a la carga vigente, y no cumple con las condiciones: estructurales ni funcionales, el transporte de carga y pasajeros es limitada o restringida, lo cual hace que las principales inversiones que viene realizando el sector transportes en el resto de la vía (rehabilitación y mejoramiento de la carretera Quinua-San Francisco, Kimbiri - Pichari Quillabamba) no tengan los efectos positivos esperados, por lo que se hace necesario su reemplazo por una estructura que reúna las condiciones limitantes en que se encuentra.

En consecuencia, es imperativo declarar de interés nacional y necesidad pública la construcción del proyecto "Reemplazo del puente San Francisco en la red vial nacional ruta PE-28 B: La Quinua-Tambo-San Francisco" que facilitará la interconexión de los departamentos de Ayacucho, Cusco y Junín, en el ámbito del VRAEM.

b) 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, las iniciativas legislativas no pueden contener propuesta de creación ni aumento del gasto público, por lo que 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.



Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 6592/2020-CR, que declara de necesidad pública e interés nacional el financiamiento y construcción del puente San Francisco en la Red Vial Nacional Ruta PE-28 B: la Quinua-Tambo-San Francisco.

c) Análisis de las opiniones recibidas:

No se han recibido opiniones

d) Análisis Costo – Beneficio

La presente iniciativa legislativa no genera ningún costo adicional al erario nacional, porque es declarativa de interés nacional.

El beneficio se sustenta en que promoverá la inversión de desarrollo e interconectividad de la población y mejora los niveles de competitividad regional. Asimismo, contribuye con el desarrollo sostenible local y regional en la Zona del VRAEM, generando condiciones para el desarrollo de nuevas actividades económicas.

Finalmente, el reemplazo del puente San Francisco, beneficiará directamente a las poblaciones de San Francisco (Ayacucho) y Kimbiri (Cusco), así como a toda la población del VRAEM que hace uso de esta vía nacional para conectarse con el resto del país. Estos son pobladores de tres departamentos vecinos: Ayacucho, Cusco y Junín.

e) 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°19: desarrollo sostenible y gestión ambiental.
- Política de Estado N°21: Desarrollo en infraestructura y vivienda

V. CONCLUSIÓN.



Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 6592/2020-CR, que declara de necesidad pública e interés nacional el financiamiento y construcción del puente San Francisco en la Red Vial Nacional Ruta PE-28 B: la Quinua-Tambo-San Francisco.

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 6592/2020-CR con el siguiente:**

TEXTO SUSTITUTORIO

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL FINANCIAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SAN FRANCISCO EN LA RED VIAL NACIONAL RUTA PE-28 B: LA QUINUA-TAMBO-SAN FRANCISCO

Artículo Único. Declaración de necesidad pública e interés nacional

Declarase de necesidad pública e interés nacional, el financiamiento y ejecución del proyecto de inversión “Reemplazo del puente San Francisco en la red vial nacional ruta PE-28 B: La Quinua-Tambo-San Francisco”, con la finalidad de mejorar la interconexión a la población de los departamentos de Ayacucho, Cusco y Junín.

Dese cuenta
Sala de Comisiones
Lima, 09 de marzo de 2021.

MIEMBROS TITULARES



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



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



Firmado digitalmente por:
SIMEON HURTADO Luis
Carlos FAU 20181740128 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 31/03/2021 18:08:30-0500



Firmado digitalmente por:
ALENCASTRE MIRANDA Hirma
Norma FAU 20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 25/03/2021 00:17:43-0500



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 6592/2020-CR, que declara de necesidad pública e interés nacional el financiamiento y construcción del puente San Francisco en la Red Vial Nacional Ruta PE-28 B:la Quinua-Tambo-San Francisco.



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



Firmado digitalmente por:
AYASTA DE DIAZ Rita Elena
FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 17/03/2021 21:19:56-0500

Firmado digitalmente por:
ALENCASTRE MIRANDA Hirma
Norma FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 25/03/2021 00:18:15-0500



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



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



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



Firmado digitalmente por:
BENAVIDES GAMDIA Walter
FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 29/03/2021 16:35:01-0500



Firmado digitalmente por:
GUPIOC RIOS Robinson
Dociteo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 15/03/2021 13:47:59-0500



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



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: 11/03/2021 11:10:23-0500



11. LIZANA SANTOS, MÁRTIRES
(Fuerza Popular)



Firmado digitalmente por:
BARTOLO ROMERO MARIA
ISABEL FIR 71006240 hard
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 17/03/2021 19:08:35-0500



Firmado digitalmente por:
LIZANA SANTOS Martires
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 11/03/2021 17:40:34-0500



Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 6592/2020-CR, que declara de necesidad pública e interés nacional el financiamiento y construcción del puente San Francisco en la Red Vial Nacional Ruta PE-28 B: la Quinua-Tambo-San Francisco.



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



Firmado digitalmente por:
RIVERA GUERRA WALTER
JESUS FIR D8970514 hard
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 19/03/2021 15:54:43-0500



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: 22/03/2021 21:00:12-0500

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)



Firmado digitalmente por:
OLIVARES CORTES Daniel
Federico FIR 40933730 hard
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 29/03/2021 17:48:11-0500



Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 6592/2020-CR, que declara de necesidad pública e interés nacional el financiamiento y construcción del puente San Francisco en la Red Vial Nacional Ruta PE-28 B: la Quinua-Tambo-San Francisco.



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)



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 6592/2020-CR, que declara de necesidad pública e interés nacional el financiamiento y construcción del puente San Francisco en la Red Vial Nacional Ruta PE-28 B:la Quinua-Tambo-San Francisco.



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 Período Ordinario de Sesiones 2020 – 2021

ACTA DE LA VIGÉSIMA SÉPTIMA SESIÓN VIRTUAL EFECTUADA A TRAVÉS DE LA PLATAFORMA DE MICROSOFT TEAMS

Lima, 09 de marzo de 2021

En Lima, en la plataforma virtual Microsoft Teams del Congreso de la República, siendo las catorce horas con diez minutos del día martes 09 de marzo del año dos mil veinte, se dio inicio a la **VIGÉSIMA SÉPTIMA SESIÓN ORDINARIA VIRTUAL** bajo la presidencia del congresista **Simeón Hurtado, Luis Carlos**; contando con el quórum reglamentario de los **Congresistas titulares**: Alencastre Miranda, Hirma; Acate Coronel, Eduardo; Ayasta de Díaz, Rita; Bartolo Romero, María Isabel; Benavides Gavidia, Walter; Fernández Chacón, Carlos; Gupioc Ríos, Robinson; Gutarra Ramos, Robledo; Lizana Santos, Mártires; Merino de Lama, Manuel; Olivares Cortes, Daniel; Rivera Guerra, Walter y Rubio Gariza, Richard los congresistas accesitarios Gonzáles Tuanama, César y Pineda Santos, Isaías.

APROBACIÓN DE ACTA

Se puso a consideración de los señores miembros de la comisión, la aprobación del Acta de la **VIGÉSIMA SEXTA SESIÓN ORDINARIA** Virtual de la Comisión de Transportes y Comunicaciones para el periodo legislativo 2020 – 2021, celebrada el día 2 de marzo de 2021.

Habiéndose aprobado por **UNANIMIDAD**.

DESPACHO

DOCUMENTOS RECIBIDOS Y ENVIADOS

El señor Presidente manifestó que: "Se ha remitido a los correos de todos los Congresistas miembros de la comisión, un cuadro conteniendo el resumen de los documentos enviados y recibidos, del 26 de febrero al 5 de marzo del 2021, si algún congresista necesita alguna información adicional, favor solicitarla en la secretaria de la comisión".

PROYECTOS DE LEY INGRESADOS A LA COMISIÓN

El señor Presidente, manifestó que: Ha ingresado a la comisión los siguientes Proyectos de Ley, indicando que pasan a Secretaría para el respectivo trámite correspondiente.

N° P.L.	FECHA DE DECRETO	GRUPO PARLAMENTARIO	SUMILLA
5397/2020-CR	03/03/2021	Acción Popular (Luis Carlos Simeón Hurtado)	Por acuerdo del Consejo Directivo y a solicitud del Acuerdo de la Comisión de Transportes la Ley General de Peajes, pasó a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, como segunda comisión.

7222/2020-CR	04/03/2021	Acción Popular (Luis Carlos Simeón Hurtado)	Regula el uso indebido de medios tecnológicos en telecomunicaciones como redes sociales y aplicaciones.
7227/2020-CR	05/03/2021	Acción Popular (Luis Carlos Simeón Hurtado)	Declara de preferente interés nacional y necesidad pública la creación del camino vecinal tramo Boca Shirarine – Shirarine – La Perla de Anangani – Zungaroyali Bajo intersección con la carretera San Francisco – Puerto Davis, en el distrito de Puerto Bermúdez, provincia de Oxapampa, departamento de Pasco.
7231/2020-CR	05/03/2021	Descentralización Democrática (César Gonzales Tuanama)	Declara de interés nacional y necesidad pública la construcción de la carretera Atalaya – Puerto Ocopa en los departamentos de Ucayali y Junín.
7238/2020-CR	05/03/2021	Alianza Para el Progreso (Eduardo Acate Coronel)	Declara de interés nacional y necesidad pública la construcción de la carretera que comprende la rute de Teniente César López Rojas – Yurimaguas – Santa Cruz – Lagunas, a fin de promover el desarrollo y conectividad de los distritos de la provincia de Alto Amazonas, región Loreto.
7245/2020-CR	05/03/2021	Acción Popular (Luis Carlos Simeón Hurtado)	Declara de necesidad pública e interés nacional la construcción, rehabilitación y asfaltado de la carretera Rumiallana – Salcachupan de la cuenca del río Tingo, departamento de Pasco.
7251/2020-GR	05/03/2021	Gobiernos Regionales (Amazonas)	Declara de necesidad pública e interés nacional la obra de infraestructura denominada "Mejoramiento de las vías departamentales Ruta AM – 106, tramo: EMP.PE - 5N (Balzapata – Jumbilla – Asunción – EMP.PE – 8B – (Molinoipampa); Ruta AM – 110, tramo; EMP.PE 8B (Tingo), Ruta AM – 111, tramo EMP. PE – 8B (Tingo) – Longuita – María – Kuelap, provincias de Chachapoyas – Bongará y Luya. Amazonas".

El señor presidente indicó que pasen los citados proyectos a la secretaria de la comisión, para que sigan el trámite correspondiente.

INFORMES

El congresista Gonzales Tuanama, informó qué, en la Carretera Federico Basadre, presenta varios tramos en mala situación.

La congresista Bartolo Romero, visitó la provincia de Aija en Áncash, y en una Mesa de trabajo se detectó que el código de inversión de la carretera Aija – Huarmey – Recuay, está equivocado con respecto al

código que señala el MTC. Por estas consideraciones solicitó se oficie al Ministerio de Transportes para que explique y solucione el problema.

PEDIDOS

EL señor Presidente, solicitó a los miembros de la Comisión hacer sus pedidos.

El congresista **Gonzales Tuanama** solicitó, se oficie al Ministerio de Transportes y Comunicaciones para que informe sobre el estado de la carretera Federico Basadre.

La congresista **Bartolo Romero**, solicitó que los ministerios de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de Economía y Finanzas se pongan de acuerdo de cuál es el órgano ejecutor en la carretera Aija - Huarmey – Recuay en Áncash, ya que el MTC tiene un código diferente al MEF y por esta razón no pueden avanzar los trabajos en esa importante vía para el Departamento de Áncash.

El congresista **Fernández Chacón**, solicitó se oficie al Ministerio de Economía y Finanzas, para que informen sobre un fondo que existe para los transportistas.

El congresista **Benavides Gavidia**, solicitó la presencia del Ministro de Transportes y Comunicaciones a esta comisión, para que informe sobre el estado en que se encuentra la carretera Longitudinal de la Sierra y el estado situacional de la carretera: Cochabamba - Chota – Chota – Hualgayoc, en el departamento de Cajamarca.

El congresista **Gutarra Ramos**, solicitó se vea con urgencia el predictamen 6916

El señor Presidente solicitó se oficie al MTC y MEF, para que se informe sobre institutos viales provinciales.

ORDEN DEL DIA

El señor Presidente dijo que como primer punto en la agenda y de conformidad con el acuerdo aprobado por la Comisión de Transportes y Comunicaciones, a pedido del congresista Robinson Gupioc Ríos, tendremos la exposición de la señora **Patricia Elizabeth Cama Meza**, Superintendente de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías – Sutran, para que exponga los siguientes puntos:

- La no renovación de los contratos CAS efectuada por la entidad en el mes de enero del presente año a trabajadores vulnerables de la Sutran.
- Razones por las cuales la Gerencia de Articulación Territorial dejó sin efecto la no renovación del contrato de solo una trabajadora bajo similares circunstancias de aquellos a quienes no se les renovaron los contratos CAS.

La señora Cama Meza, solicitó que exponga el Gerente Central de SUTRAN, señor Jorge Beltrán.

El señor Beltrán Considero, en su exposición aspectos generales de la SUTRAN.

Luego indicó sobre los servidores CAS.

Señaló que muchos encargos que se le han dado a la SUTRAN no han venido con el correspondiente presupuesto, razón por la que se han hecho algunos recortes.

Además, señaló que se ha contratado un seguro para todos los controladores debido a las agresiones sufridas por parte de los transportistas en la carretera, quienes hacen caso omiso de las indicaciones y agreden al personal de SUTRAN.

También indicó que ellos manejan recursos propios de recaudación

El año 2021 se redujo el número de servidores y se tuvo que sacar a 21 personas CAS.

Presento un ppt con graficas para indicar su personal CAS.

Finalmente, la señora Cama Meza solicitó a través de la comisión se intermedie ante el MEF para que se emita un Decreto de Urgencia para que la Sutran incremente su presupuesto, pues de lo contrario seguirán recortando los contratos CAS.

Hicieron uso de la palabra sobre este aspecto CAS, los congresistas:

Alencastre Miranda,
Gupioc Ríos,
Pineda Santos
Fernández Chacón
Lizana Santos y
El señor Presidente.

El señor Presidente agradeció a la señora **Cama Meza**, y al señor **Beltran** de la SUTRAN, y le dijo que podía desconectarse de la plataforma Teams en el momento que lo desee.

A continuación, el señor Presidente señaló que se, tendría la presentación del señor **Diego Eloy Carrillo Purín**, Viceministro de Comunicaciones, para exponer el **Proyecto de Ley 7216/2020-PE**, presentado por el Poder Ejecutivo, en virtud del cual se aprueban disposiciones para la implementación y operación del Sistema Único de Emergencias y Urgencias – Sistema 911.

El señor Presidente dio la bienvenida al señor Carrillo y al mismo tiempo, le dio el uso de la palabra y pasó a explicar el proyecto mediante una exposición en PPT.

- El Proyecto de Ley (PL) plantea la creación del marco legal para la implementación del sistema 911 que busca articular a las entidades de primera respuesta (PNP, SAMU y los Bomberos) en un solo número (911), a fin de agilizar la atención de las llamadas de emergencias y urgencias.
- El PL permite la interconexión y uso de herramientas tecnológicas como el sistema de geolocalización referenciada en tiempo real, videovigilancia y botones de pánico, para una rápida atención de las emergencias.
- De acuerdo al encargo del DL 1277, el MTC a través del Pronatel viene promoviendo la ejecución del PIP, el cual tiene la condición de "viable", con un costo aproximado de inversión ascendente a S/. 158, 608,257.24 (US\$ 47, 487,504.00).
- Prevé el respaldo para garantizar la continuidad de la prestación del servicio del sistema, en caso ocurra cualquier contingencia.
- Protege los datos personales y secreto de las telecomunicaciones.
- Por única vez se plantea el reconocimiento del capex de los sistemas de geolocalización referenciada a los 4 operadores de servicios públicos móviles.

Que impacto tiene

- La suscripción del proyecto de ley, respalda y asegura la ejecución del PIP del Sistema 911 para su ejecución de forma gradual, a nivel nacional.
- La atención más eficiente de las llamadas de emergencias y urgencias para su atención por parte de las entidades de primera respuesta.

Como Beneficiaría a la ciudadanía

- Unificar en un solo número (911) la atención de comunicaciones de emergencia (Bomberos, PNP y SAMU) y de la Línea 100 a cargo del Ministerio de la Mujer,
- Obtener geolocalización en tiempo real de la persona que efectúa la comunicación o del número reportado en la emergencia.
- Brindar una atención inmediata por parte de las entidades de primera respuesta y derivar las llamadas de la Línea 100 para su atención.

- Reducir el número de llamadas malintencionadas.

El señor Presidente, hizo algunas preguntas para que el señor Viceministro aclare y precise sobre este proyecto de ley. Las que el señor Carrillo respondió, aclarando con precisión.

El señor congresista Lizana Santos, solicitó al Viceministro aclarar sobre el programa de internet en la Región Piura, específicamente en la parte de la sierra de Piura.

También, el Viceministro respondió a las consultas del congresista Lizana.

El señor Presidente agradeció al señor **Carrillo**, por su exposición que indicó nos ha aclarado el panorama respecto del proyecto enviado por el Poder Ejecutivo, en virtud del cual se aprueban disposiciones para la implementación y operación del Sistema Único de Emergencias y Urgencias – Sistema 911, y nos será de gran utilidad para preparar el dictamen correspondiente.

Luego, el señor Presidente le indicó al señor Viceministro, desconectarse de la plataforma Teams en el momento que lo desee.

A continuación, el señor **Presidente**, dijo que el siguiente tema, sería el debate del predictamen, recaído en el Proyecto de Ley **6481/2020-CR**, que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción de la carretera Contamana – Pucallpa, en los departamentos de Loreto - Ucayali.

El señor Presidente, solicito que el Secretario Técnico exponga el tema:

Para el Perú esta carretera es estratégica geopolíticamente, debido a que históricamente la selva peruana se configuró en parte del Perú, gracias a la población migrante y nativa que desarrollaron ciudades como Contamana, Pucallpa, Tiruntán, Mariscal Castilla, Nueva Requena, Esperanza y otros; esto no es gratis, es el esfuerzo del sudor gota a gota de cada poblador que se posesionó ahí, abriendo trochas, malezas, bosques, e hizo que estas ciudades permanecieran vivas y nosotros nos orgulleciéramos de que tales territorios sean nuestros.

Este anhelo de la construcción de la carretera Contamana-Pucallpa, obedece al sentimiento profundo de toda la población del Perú a no depender de las condiciones climáticas y del río Ucayali, de poder trasladarse, sino todo lo contrario, con esto se proyectaría horas fijas de traslado de ciudadanos e insumos estableciéndose una organización segura a su desarrollo.

La ruta de la carretera Contamana- Pucallpa abarca los distritos de Contamana y Padre Márquez, ambos están situados en la vía natural del río Ucayali en la provincia de Ucayali, región de Loreto, el distrito de Nueva Requena en la provincia de Coronel Portillo en la región Ucayali; es importante resaltar que Contamana está ubicado estratégicamente entre las ciudades de Pucallpa e Iquitos, estableciendo un eje económico activo entre estas dos capitales regionales de la amazonia, que históricamente estaban unido desde la fundación de la república.

La distancia que recorre un avión por aire de Contamana a Pucallpa es de 127 Km el tiempo recorrido es de 10 minutos y en helicóptero es de 35 minutos y a diferencia por río, esta distancia se incrementa a 24 horas de viaje en barco debido a la sinuosidad y meandro del río Ucayali, es importante resaltar que el río aumenta su caudal en época de lluvias, inicia en octubre mejorando la viabilidad del río y permitiendo la circulación de barcos sin dificultad.

La vía de comunicación terrestre que existe para ir de Contamana a Pucallpa son senderos intransitables, trochas, vías de acceso hechos por los madereros, como así también los ya existentes realizados por la municipalidad provincial de Contamana que en diversas gestiones realizaron sus estudios y libramiento de las vías que comunicarían a Pucallpa, entre este tenemos el camino que comprende la ruta Padre Márquez (Tiruntán) – Esperanza de Aguaytia en el distrito de Nueva Requena, provincia Coronel Portillo.

Es así que, Contamana en su geografía depende en gran medida del río Ucayali como vía de comunicación fluvial que une la Comunidad de Tiruntán-Padre Márquez con Pucallpa, capital de Coronel Portillo y diferentes comunidades dentro de la propia provincia, que debido a su inaccesibilidad por vía terrestre desincentiva a recorrerlo, es importante tener en cuenta que en la época de lluvia que empieza en setiembre hace que estas vías se vuelvan imposible de transitar debido a la composición de su suelo que lodoso y arcilloso.

Es importante tener en cuenta que la superación de la pobreza que asola a la región Loreto está vinculada al insuficiente desarrollo vial y a la falta de integración de sus diferentes distritos y centros poblados. Contamana está en el puesto 968 de los distritos pobres del país, con población proyectada al 2020 de 28,258 habitantes según mapa de la pobreza monetaria provincial y distrital 2018. Padre Márquez está entre los distritos más pobres del país, con población pobre proyectada de 3503 habitantes según mapa de la pobreza monetaria provincial y distrital 2018.

Debido a la ubicación geográfica de Contamana que está en el margen izquierdo del río Ucayali (norte-sur) genera una gran dificultad en realizar esta carretera de gran importancia para la región, tal es así para llegar a Pucallpa el trazo de la carretera tuviera que cruzar los ríos Ucayali y Aguaytía, por tal razón hasta la fecha solo existen acuerdos y promesas entre autoridades de las municipalidades provinciales y los gobiernos regionales y el gobierno central para realizar estudios técnicos en la construcción de la carretera, no existiendo un proyecto de esta envergadura en la provincia. Tan es así, que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones solo da importancia de comunicación terrestre a la ciudad de Pucallpa y no a Contamana como Corredor Vial terrestre posible.

En el plan de desarrollo regional concertado al 2021 de fecha 29 de octubre de 2015, en su página 134 reconoce que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones no contempla alguna construcción de la carretera Contamana- Pucallpa.

En consecuencia, la propuesta de construcción de la carretera Contamana - Pucallpa es la suma de necesidades de los pueblos de la amazonia de estar conectado vialmente por carretera, su realidad y exigencia se basa en un abanico de hechos, como el tiempo en trasladarse, urgencias en trasladar a los enfermos, abaratar costos de transporte de pasajeros y cargas, mejorar la salud de la población, tener energía eléctrica de la red nacional del Mantaro y comunicación permanente en la zona.

La construcción de la carretera potenciará al país con las producciones agrícolas, madereras, acuícola de las zonas productivas de la provincia de Ucayali, este proyecto contribuiría con la economía del país, planteando a los gobernantes la viabilidad económica para la ejecución de esta carretera, siendo importante destacar que los ciudadanos de estas zonas fuertes de nuestra soberanía donde muchas veces defendieron y dieron su vida a nuestro estado para así consolidar con su presencia la demarcación territorial que tenemos ahora en el oriente del Perú, lo tendrán más presente.

El proyecto legislativo es uno de carácter declarativo que tiene por finalidad priorizar el impulso de medidas técnicas y su consecuente inserción en el marco de las inversiones del sector transporte, para prevenir los fenómenos naturales como lluvias, huaycos que muchas veces interrumpen el tránsito vehicular y transporte interprovincial, haciendo necesario planificar vías alternas para viabilizar el intercambio comercial entre estas ciudades.

El proyecto, encarga la planificación de acciones para la formulación de los estudios de inversión al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en este caso, debe tenerse presente que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones no es competente para hacerse cargo del mencionado proyecto, el artículo 16° de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, establece que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es competente en materia de transporte y tránsito terrestre, y le corresponde desarrollar, ampliar y mejorar las vías de la infraestructura Vial Nacional, de tal modo que, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones debe ser excluido de obligaciones donde no tiene

competencia, como resulta el presente caso, porque nos encontramos frente a vías regionales o provinciales.

En ese sentido, el Decreto Supremo 017-2007-MTC, que aprobó el Reglamento de Jerarquización Vial, lo establece en el Capítulo II, artículo 6° punto 6.2 acápite a), señalando: "El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, por el Gobierno Nacional, a cargo de la Red Vial Nacional"; de manera que, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones tiene delimitada sus competencias y no puede ser compelido a obligaciones que se encuentran fuera de su competencia.

Consecuentemente, los proyectos referidos a la construcción de la carretera Contamana – Pucallpa, en los departamentos de Loreto – Ucayali, es de competencia de los Gobiernos Regionales o Municipalidades Provinciales de los departamentos de Loreto y Ucayali y es a estas entidades a quienes corresponde diseñar, planificar y financiar la ejecución de la construcción de carreteras dentro de sus competencias. Finalmente es preciso indicar que, el mejoramiento de las carreteras que conectan a distritos de distintas provincias y departamentos, que son de las más importantes ciudades donde existe abundante actividad comercial y la afluencia de turistas en dichas regiones, que razonablemente generaría impacto en el desarrollo sostenido para todas las localidades que se conectan con dichas carreteras, impulsando el desarrollo económico de los departamentos de Loreto y Ucayali.

Por tales razones es importante para la Comisión de Transportes y Comunicaciones debatir y aprobar el presente dictamen que lleva el número **6481/2020-CR**.

Hizo uso de la palabra la Congresista Ayasta de Díaz.

Acabado el debate, los siguientes congresistas emitieron su voto a favor: Simeón Hurtado, Alencastre Miranda, Acate Coronel, Ayasta de Díaz, Bartolo Romero, Benavides Gavidia, Gupioc Ríos, Gutarra Ramos, Lizana Santos, Olivares Cortes, Rivera Guerra y Rubio Gariza. No Hubo votos en contra, ni abstenciones.

La propuesta fue **APROBADA por unanimidad**.

A continuación, se dio el debate del predictamen recaído en el Proyecto de Ley **6571/2020-CR**, que declara de necesidad pública e interés nacional el Proyecto de Infraestructura "Construcción de la Vía Metropolitana Tercera Etapa, desde el Pasaje Torricos a la Variante de Uchumayo en la provincia y región de Arequipa".

El señor Presidente, solicito que el Secretario Técnico exponga el tema:

En los últimos años, la congestión vehicular en Arequipa se ha tornado insoportable y nadie se libra de ella, el crecimiento acelerado del parque automotor, la falta de infraestructura vial, la inadecuada gestión del transporte y, últimamente, el retraso en la ejecución de las obras son factores que contribuyen al caos en la ciudad, existiendo alrededor de 25,000 mil taxis y cerca de dos mil setecientos vehículos que prestan el servicio de transporte de pasajeros en 240 rutas, a lo anterior, se suman los vehículos particulares y de transporte de carga, entre otros.

La Municipalidad Provincial de Arequipa, sostiene que la provincia de Arequipa tiene una población de 912,573 habitantes y la red vial tiene más de 1,040 km distribuidos en deficientes vías troncales, anillos viales, vías colectoras y vías locales de muy poca capacidad por donde se realizan más de un 1 millón de viajes. El transporte público cuenta con 230 rutas con 3,700 unidades donde el 60% son combis con 16 años de antigüedad, al margen de una gran cantidad de taxis informales, siendo una ciudad contaminada ya que según la DIGESA el 77% de esta contaminación es por los vehículos motorizados.

El constante crecimiento demográfico de la provincia de Arequipa, ha dado lugar a problemas que requieren solución y el proyecto de construcción de la vía metropolitana tercera etapa, desde el pasaje Torricos a la variante de Uchumayo, se origina a raíz del crecimiento poblacional que afecta la vida de las personas por lo que es indispensable el incremento de la articulación vial entre las zonas noroeste y suroeste de Arequipa lo que obliga a diseñar nuevas vías urbanas o ampliar, modernizar y reconstruir vías urbanas existentes en los distritos de Sachaca, Yanahuara, Cerro Colorado y Cercado.

Existiendo los estudios de factibilidad aprobados y la fuente de financiación aprobados por parte de la Municipalidad Provincial de Arequipa, no queda más que darle viabilidad al proyecto de ley, porque realmente resulta indispensable el mejoramiento de la infraestructura vial, en este caso departamental y cargo de la propia municipalidad provincial de Arequipa, que servirá para mejorar la infraestructura vial y con ello el mejoramiento de las condiciones de transitabilidad de la población arequipeña y los turistas que visitan frecuentemente la indicada ciudad, máxime tratándose de un proyecto con el carácter de declarativo.

Sin embargo, el proyecto de ley, propone en parte del artículo 2 que: "autorizase la expropiación de los bienes inmuebles que resulten necesarios para la ejecución del proyecto", esta propuesta que va más allá del objeto del proyecto de ley, que en su artículo 1 y parte del artículo 2, postulan se: "declare de necesidad pública e interés nacional el proyecto de infraestructura "Construcción de la vía metropolitana tercera etapa desde el Pasaje Torricos a la variante de Uchumayo de la provincia de Arequipa", como señalamos líneas precedentes se trata de un proyecto de ley netamente declarativo.

En ese contexto, se podría estar desnaturalizando la esencia del proyecto de ley con carácter declarativo, por uno constitutivo, no obstante, corresponde únicamente al Congreso de la República la competencia de aprobar leyes, cuando el Ejecutivo o los gobiernos regionales o locales requieren por causa de necesidad pública y/o interés nacional expropiar propiedades para la realización de sus proyectos de infraestructura u obras de gran envergadura; como se señala en el artículo 2 de la Ley 27117, Ley General de Expropiaciones, la expropiación es autorizada únicamente por ley expresa del Congreso en favor del Estado y a iniciativa de cualquiera de estos 3 niveles de gobierno, haciendo que el proyecto de ley sea viable.

La expropiación de bienes inmuebles para los fines comprendidos en el texto del proyecto de ley debe adecuarse necesariamente a lo establecido en la Ley General de Expropiaciones, más aún que la propia Municipalidad Provincial de Arequipa tiene plenamente identificado las áreas a expropiarse para el logro de dicha obra pública.

Finalmente, de acuerdo al Plan de Reactivación Económica 2020, la Municipalidad Provincial de Arequipa invertirá 100 millones de soles para ejecutar 33 proyectos y generar más de 10,000 puestos de trabajo directos y entre las obras por ejecutar figuran proyectos de inversión y por administración directa que quedaron paralizados tras el inicio de la emergencia sanitaria por la pandemia del COVID-19; entre los proyectos a ejecutar la Municipalidad Provincial de Arequipa está la Vía Metropolitana (tercera etapa), que va desde el pasaje Torricos hasta la variante de Uchumayo, el cual constituye el mejoramiento integral y sustentable de los servicios de transporte público y privado en la ciudad blanca de Arequipa.

Por estas condiciones, es importante para la Comisión de Transportes y Comunicaciones el debate y la aprobación del presente dictamen que lleva el número **6571/2020-CR**.

Intervino el congresista Robledo Gutarra, solicitando el voto a favor de los congresistas.

Acabado el debate, el señor presidente solicitó el voto de los congresistas los que votaron de la siguiente manera; a favor: Simeón Hurtado, Alencastre Miranda, Acate Coronel, Ayasta de Díaz, Bartolo Romero, Benavides Gavidia, Fernández Chacón, Gupioc Ríos, Gutarra Ramos, Lizana Santos, Olivares Cortes, Rivera Guerra y Rubio Gariza. No Hubo votos en contra, ni abstenciones.

La propuesta fue **APROBADA por unanimidad**.

Siguiendo, con el Orden del Día, se dio debate del predictamen recaído en el Proyecto de Ley **6592/2020-CR**, que declara de necesidad pública e interés nacional el financiamiento y construcción del puente San Francisco, en la Red Vial Nacional Ruta PE-28 B: La Quinua -Tambo - San Francisco.

El señor Presidente, solicito que el Secretario Técnico exponga el tema:

Según información contenida en el resumen del perfil del proyecto, la carretera Dv Quinua-San Francisco-Quillabamba-Huambutio Ruta Nacional PE-28 B, donde se encuentra el puente San Francisco, es una de las principales vías que tiene la red vial nacional y este tramo en particular sirve, además de interconexión, a la población de los departamentos de Ayacucho, Cusco y Junín para el desarrollo de sus principales actividades económicas y, geopolíticamente, tiene singular relevancia por tratarse de una vía que conecta a la zona del VRAEM con el resto del país. De igual manera, indica que actualmente, el puente no cumple con las condiciones estructurales que establece la normativa, ya que opera bajo cargas de diseño menores a la carga vigente, y no cumple con las condiciones: estructurales ni funcionales, el transporte de carga y pasajeros es limitada o restringida, lo cual hace que las principales inversiones que viene realizando el sector transportes en el resto de la vía (rehabilitación y mejoramiento de la carretera Quinua-San Francisco, Alfamayo-Quillabamba) no tengan los efectos positivos esperados, por las condiciones del puente San Francisco en actual servicio, por lo que se hace necesario su reemplazo, por una estructura que reúna las condiciones establecidas.

El puente San Francisco (1968) tiene más de 50 años de servicio a la población del VRAEM, si bien ha tenido varias intervenciones de reparación y mantenimiento, no se hizo de forma regular ni con las garantías técnicas que requería. En consecuencia, se ha venido oxidando y corroyendo debido al clima severo y al paso del tiempo. Esto sumado a las construcciones debajo del puente, ha contribuido al deterioro de la infraestructura del puente, debido a los microclimas corrosivos que dañan y acentúan y aceleran el deterioro de sus estructuras.

La carretera Quinua-San Francisco-Quillabamba-Huambutio ruta nacional PE28B, como se indicó líneas arriba, es una de las principales vías que tiene la red nacional y este tramo en particular sirve además de interconexión a la población de los departamentos de Ayacucho, Cusco y Junín para el desarrollo de sus principales actividades económicas y geopolíticamente tiene singular relevancia por tratarse de una vía que conecta a la zona del VRAEM con el resto del país.

De igual manera, los beneficios del proyecto son de elevar el estándar estructural y funcional de las condiciones actuales, estos estándares se pueden calificar en base a criterios de condición estadística de los puentes, sin embargo, su cuantificación en términos monetarios no ha sido desarrollada. En tal sentido, el enfoque de evaluación a utilizar es el costo-efectividad.

Por lo tanto, es imperativo construir un nuevo de reemplazo del puente San Francisco para continuar garantizando la interconexión de los pueblos del VRAEM, de allí, la razón de declarar de interés nacional y necesidad pública el financiamiento y construcción del proyecto "Reemplazo del puente San Francisco en la red vial nacional ruta PE-28 B: La Quinua-Tambo-San Francisco" que facilitará la interconexión de los departamentos de Ayacucho. Cusco y Junín, en el ámbito del VRAEM.

La zona del VRAEM, actualmente no cuenta con las condiciones adecuadas de conectividad, debido a que su principal vía de acceso que es la vía Quinua, Tambo-San Francisco, aún continúa en proceso de ejecución, habiendo transcurrido más de 10 años desde el inicio de su ejecución de asfalto definitivo.

De igual manera, debemos sumar el deterioro del puente San Francisco, que no cumple con las condiciones estructurales que establece la normativa, ya que opera bajo cargas de diseño menores a la carga vigente, y no cumple con las condiciones: estructurales ni funcionales, el transporte de carga y pasajeros es limitada o restringida, lo cual hace que las principales inversiones que viene realizando el sector transportes en el resto de la vía (rehabilitación y mejoramiento de la carretera Quinua-San

Francisco, Kimbiri - Pichari Quillabamba) no tengan los efectos positivos esperados, por lo que se hace necesario su reemplazo por una estructura que reúna las condiciones limitantes en que se encuentra.

En consecuencia, es imperativo declarar de interés nacional y necesidad pública la construcción del proyecto "**Reemplazo del puente San Francisco** en la red vial nacional ruta PE-28 B: La Quinua-Tambo-San Francisco" que facilitará la interconexión de los departamentos de Ayacucho, Cusco y Junín, en el ámbito del VRAEM.

Por estas consideraciones, la Comisión de Transportes y Comunicaciones solicita el debate y la aprobación del presente dictamen que lleva el número **6592/2020-CR**.

Finalizado el debate, los congresistas votaron de la siguiente manera, a favor: Simeón Hurtado, Alencastre Miranda, Acate Coronel, Ayasta de Díaz, Bartolo Romero, Benavides Gavidia, Gupioc Ríos, Gutarra Ramos, Lizana Santos, Olivares Cortes, Rivera Guerra y Rubio Gariza. No Hubo votos en contra, ni abstenciones.

La propuesta fue **APROBADA por unanimidad**.

Después, se tuvo el debate del predictamen recaído en el Proyecto de Ley **6701/2020-CR**, que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción de terminales de transporte terrestre, en la provincia de Lima.

El señor Presidente, solicito que el Secretario Técnico exponga el tema:

Provincia Lima es la capital y la ciudad principal de la República del Perú, conformando una extensa y poblada área urbana conocido como Lima Metropolitana de 70 km norte a sur, desde el distrito de Ancón hasta el distrito de Pucusana y 44 km este a oeste, desde el distrito de La Punta hasta Chosica (distrito de Lurigancho-Chosica), flanqueada por el desierto costero y extendida sobre los valles de los ríos Chillón, Rímac y Lurín. Según proyecciones del INEI al año 2020, la ciudad de Lima cuenta con más de 9,5 millones de habitantes¹, mientras que Lima Metropolitana bordea los 11 millones de habitantes (el 32% de la población peruana), cifras que la convierten en la ciudad más poblada del país.

En la actualidad es considerada como el centro político, económico, industrial, cultural, financiero y comercial del país, además es la ciudad que ocupa el cuarto lugar dentro de las ciudades más pobladas de América del Sur y es una de las treinta aglomeraciones urbanas más pobladas del mundo.

Ante el apogeo como capital de la nación, es la ciudad que concentra y atrae a pobladores desde más rincones de regiones del país, en donde los ciudadanos peruanos, la mayor parte utilicen el transporte terrestre, es donde se requiere el mayor ordenamiento adecuado y factible para mejor atención de pasajeros o viajeros, asimismo, Lima como capital del país tiene que ser el ejemplo que mostrar ante la nación e internacionalmente, ya que la situación aglomera en la ciudad de Lima, para ello obligados instalar agencias o terminales informales, casi en cada distrito de la provincia de Lima Metropolitana, sin que las autoridades tomen prevención y adecuan la situación del transporte, ante ello, aprovechan las empresas de transportes de ubicarse a su antojo en lugares clandestinas como agencia de transportes para trasladar a pasajeros a distintos regiones y viceversa de provincia a ciudad de lima, esto se suma a la congestión vehicular interdistritales de Lima, esta situación genera grandes pérdidas económicos, tiempo, y salud.

El principal problema es el pésimo estado actual en el que se encuentra el Transporte Interprovincial de Lima Metropolitana. Esto, debido a las numerosas e irracionales rutas de transporte público, a la sobreoferta vehicular, a los excesivos tiempos de viaje, al incremento del número de viajes y de modos motorizados en vías interdistritales, a la existencia de elevados niveles de congestión y a la carencia de vías de acceso adecuadas a los terminales.

Enmarcado en ello, resulta necesario la construcción de tres terminales de transporte terrestre ubicados en las zonas de Lima Norte, Lima Sur y Lima Este, que permitan el traslado dinámico y seguro de la población desde la capital limeña a los distintos destinos nacionales e internacionales.

La provincia de Lima, se encuentra conformada por 43 distritos y cuenta con una población de 8,574,974 millones de habitantes, y tiene una densidad poblacional de 3,276,76 habitantes por kilómetro cuadrado, de acuerdo al último censo realizado por el Instituto Nacional de Estadísticas e Informática – INEI, en el año 2017

De acuerdo a la Superintendencia de Transporte Terrestre, Carga y Mercancías – SUTRAN, en este periodo anual, un total de 568,122 pasajeros se trasladaron de Lima a las distintas provincias del país, asimismo un total de 603,278 pasajeros se trasladaron de las provincias a Lima.

De acuerdo al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Registro Nacional de Transporte Terrestre de Personas registra 229 terminales terrestre y estaciones de rutas de transportes de personas autorizados por la DGTT- MTC, de los cuales 64 terminales terrestres se concentran en la provincia de Lima.

Esta concentración de 64 terminales terrestres en la provincia de Lima, representa una saturación para el transportes urbano y particular que se da en la capital, considerando que Lima es una de las principales ciudades que concentra el mayor tráfico de congestión vehicular a nivel Sudamérica y el mundo, generando esta situación que la congestión vehicular se agudice, considerando además de ello que el transporte urbano terrestre se encuentra en un proceso de reforma estructural camino hacia la formalización y la modernización del transporte en general tanto en el público y privado.

De igual manera, actualmente Lima padece de la saturación de la presencia de vehículos de transporte público, particular, taxis, buses, combis, camiones, lo que ocasiona el congestionamiento del transporte en ciertos puntos de la ciudad, afectando el tránsito normal de vehículos. Razón contraria a ello, permitiría que los buses que operan en los distintos terminales terrestres se trasladen de la urbe de la capital hacia los límites de los periféricos de las zonas norte, sur y este de Lima

Un estudio de TomTom, muestra las estadísticas sobre "Lima, Bogotá y Ciudad de México, en el cual determina que son las ciudades latinoamericanas que aparecen entre las diez con el peor tráfico del mundo, según el último índice de Tráfico de TomTom, que proporciona información sobre los niveles de congestión vehicular en 403 ciudades de 56 países".

Actualmente en Lima Metropolitana existen 3 terminales terrestres que son los puntos de partida principales hacia las distintas regiones del país, los cuales son el terminal de Yerbateros ubicados en el distrito de San Luis el cual, permite que se pueda viajar hacia el centro del país, el Terminal de Atocongo ubicado en el distrito de San Juan de Lurigancho para los ciudadanos que se desplacen al sur del país y el Terminal Terrestre de Plaza Norte ubicado en el distrito de Independencia para los que tengan como destino las regiones del norte del país.

Sobre la misma línea, se puede dar cuenta que el estado actual de los terminales terrestres, estos no cumplen en brindar una infraestructura adecuada, segura, ordenada, para los ciudadanos al menos en los casos de los terminales de Yerbateros y Atocongo, los cuales no brindan las condiciones básicas para brindar un servicio adecuado para los viajeros.

Asimismo, estos terminales terrestres han venido siendo suspendidos en distintos momentos por las municipalidades a las que corresponde su jurisdicción, por temas sobre deficiencias en la seguridad, que ponían en riesgos la integridad de sus pasajeros.

Por ende, es importante construir terminales de transportes terrestres en zonas ejes de Lima Metropolitana con la finalidad erradicar el uso de terminales informales; lo más importante es tener terminales descentralizados en la zona norte, sur y este.

Considerando lo expuesto, resulta necesario que se implemente el proyecto de Ley, que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción de terminales de transporte terrestre, en la provincia de Lima, a fin de que se pueda brindar un servicio de calidad, orden y seguridad hacia los ciudadanos que realicen el servicio de transporte interprovincial.

Por estas consideraciones, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, solicita el debate y la aprobación del presente dictamen que lleva el número **6701/2020-CR**.

Intervino el Congresista Olivares Cortes, haciendo 2 comentarios. Dijo que hay un problema de planificación urbana. Solicitó que los terminales se sujeten a la planificación urbana.

También intervino la congresista Ayasta de Díaz. Indicando que esta construcción debería estar sujeta a una planificación.

La Congresista Bartolo Romero, solicitó se soliciten más opiniones, e hizo el pedido de una cuestión previa, antes de la votación.

Al voto la cuestión previa solicitada por la congresista Bartolo Romero, fue denegada por 11 votos en contra y 1 voto a favor.

El congresista Merino solicitó se suspenda la votación, sin embargo el señor presidente solicitó se lleve la votación aclarando el tema sobre el aporte del Congresista Olivares.

Finalizado el debate, los congresistas votaron de la siguiente manera, a favor: Simeón Hurtado, Alencastre Miranda, Acate Coronel, Ayasta de Díaz, Bartolo Romero, Benavides Gavidía, Gupioc Ríos, Gutarra Ramos, Lizana Santos, Merino de Lama, Olivares Cortes, Rivera Guerra y Rubio Gariza. No hubo votos en contra, ni abstenciones.

La propuesta fue **APROBADA por unanimidad**.

Finalmente, el señor Presidente puso a consideración de los señores congresistas el pedido del congresista Benavides Gavidía para que acuda a esta comisión el Ministro de Transportes y Comunicaciones para que informe sobre las carreteras en Cajamarca y también la congresista Bartolo Romero, solicitó se le invite además al Ministro de Economía y Finanzas para que informe sobre el tema de las carreteras en Áncash, y sobre los institutos viales.

Al voto el pedido **para que se presenten en esta comisión el Ministro de Transportes y Comunicaciones y el Ministro de Economía y Finanzas**, los congresistas votaron de la siguiente manera, a favor: Simeón Hurtado, Alencastre Miranda, Acate Coronel, Ayasta de Díaz, Bartolo Romero, Benavides Gavidía, Gupioc Ríos, Gutarra Ramos, Lizana Santos, Merino de Lama, Olivares Cortes, Rivera Guerra y Rubio Gariza. No hubo votos en contra, ni abstenciones.

La propuesta fue **APROBADA por unanimidad**.

CIERRE DE LA SESIÓN

El señor **Presidente**, indicó que, no habiendo más puntos por tratar en la presente sesión, solicitó la dispensa de la aprobación del Acta, para tramitar los acuerdos adoptados en la presente sesión. Lo que fue aprobado por **UNANIMIDAD**.

Siendo, las 17.30 horas del día, martes 09 de marzo de 2021, 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.

LUIS CARLOS SIMEÓN HURTADO
Presidente



Firmado digitalmente por:
SIMEON HURTADO Luis
Carlos FAU 20161740126 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 06/04/2021 13:26:04-0500

HIRMA NORMA ALENCASTRE MIRANDA
Secretaria



Firmado digitalmente por:
ALENCASTRE MIRANDA Hirma
Norma FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 06/04/2021 09:16:46-0500

CSH/mndc.