CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Proyecto de Ley N° 3797/2018-CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
CONGRESISTA ISRAEL LAZO JULCA
11 ENE 2019
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"
"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
RECIBIDO
Firma ____ Hora 15:40

Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción, apertura y puesta en operación de centros de pesaje y control de medidas reglamentarios, en la Vía Nacional PE – 22 - Carretera Central.

El Grupo Parlamentario Fuerza Popular, a iniciativa del Congresista de la República, **Israel Lazo Julca**, en ejercicio de la facultad que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y conforme al Reglamento del Congreso de República, propone el siguiente Proyecto de Ley:

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN, APERTURA Y PUESTA EN OPERACIÓN DE CENTROS DE PESAJE Y CONTROL DE MEDIDAS REGLAMENTARIOS, EN LA VÍA NACIONAL PE – 22 - CARRETERA CENTRAL

Artículo 1. - Objeto de la Ley

Declárase de necesidad pública e interés nacional la construcción, apertura y puesta en operación de centros de pesaje y control de medidas reglamentarios, en la Vía Nacional PE – 22 - Carretera Central, para un adecuado control de los pesos y medidas de los vehículos que circulan por esta vía a fin de garantizar un transporte seguro de personas, carga y mercadería.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

Única. – Implementación.

El Ministerio de Transporte y Comunicaciones, conforme a sus atribuciones podrá adoptar las medidas necesarias para el cumplimiento de esta Ley.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA * ISRAEL LAZO JULCA *

ISRAEL LAZO JULCA
Congresista de la República

Carlos Tubino Arias Schreiber
Portavoz (T)
Grupo Parlamentario Fuerza Popular

268866.ATD

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 15 de ENERO del 2019

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición Nº 3797 para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.—

.....

.....

.....

GIANMARCO PAZ MENDOZA
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

I. EXPOSICION DE MOTIVOS

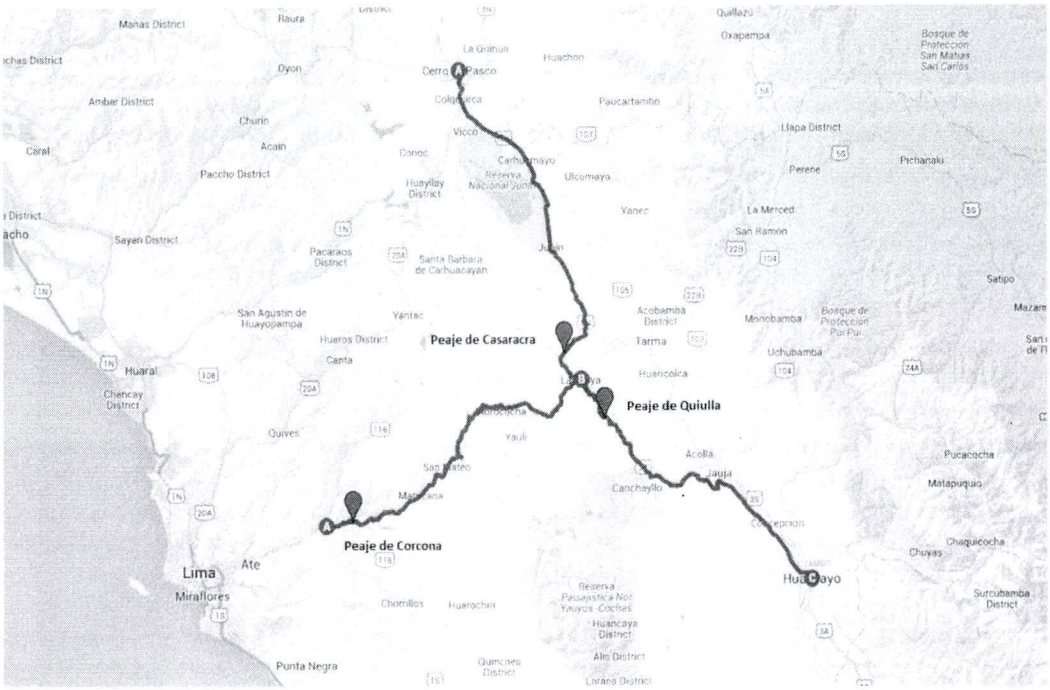
1.1 RUTA NACIONAL PE-22.

La Ruta Nacional PE-22 Lima–La Oroya o Carretera Central, es la vía transversal de penetración en el Perú que se entregó en concesión al consorcio Desarrollo Vial de los Andes S.A.C. (DEVIANDES) por un periodo de 25 años contados a partir del 27 de septiembre del 2010, bajo el esquema BOT (build, operate and transfer, por sus siglas en ingles de: construcción, operación y transferencia), por el que la empresa privada construye y opera un complejo o sistema a cuyo término se transfiere la propiedad al Estado.

Históricamente, la construcción de la vía se inició en 1924, culminándose después de 10 años, su superficie de rodadura era de material afirmado con dos carriles de 6.0 metros de ancho y los puentes con un carril sencillo y pequeños radios de curvatura.

En 1950 se construyó puentes para dos carriles y la calzada fue ampliada a 6.60 metros con bermas en ambos lados, quedando acondicionada para un tráfico de 2,000 vehículos diarios.

El diseño geométrico vial de la carretera fue establecido para tránsito de vehículos menores y camiones de carga con 40 toneladas de peso bruto y 14 metros de largo, en razón de las condiciones geográficas de difícil ascenso de la Costa a la Sierra y la existencia de 10 curvas peligrosas en el recorrido de la vía.



1.2 OBJETIVOS DE LA PROPUESTA

La presente iniciativa propone modificar el marco jurídico que priorice el establecimiento de medidas técnicas inmediatas (pesas y medidas) a fin de disminuir el congestionamiento del tráfico vehicular en la Ruta Nacional PE-22 Lima–La Oroya, en razón del flujo vehicular de 7,000 unidades diarios, del cual el 35% son tráileres gigantes de seis (6) ejes, superando la capacidad de la carretera, ocasionando graves perjuicios económicos por la constante atención de rehabilitación de la infraestructura y accidentes de tránsito, así como el retraso del traslado de productos alimenticios perecibles de los centros de producción del centro del país a los mercados de Lima Metropolitana y otras ciudades de la costa con grandes pérdidas económicas y de tiempo a los ciudadanos.

1.3 COLAPSO DE LA CARRETERA CENTRAL

Es de dominio público el colapso de la Carretera Central[1] debido al congestionamiento ocasionado por el tránsito de camiones de carga de grandes dimensiones y de excesivo peso que no respetan la geometría técnica de su construcción, haciendo su tránsito muy lento, además, que dificulta también su capacidad de frenado, impidiendo a su vez el avance de los demás vehículos.

Este congestionamiento origina mayores costos logísticos y de combustible para los vehículos de turismo y particulares, y camiones que transportan productos agrícolas perecibles, toda vez que se alargan los tiempos de viaje, ocasionando las consiguientes pérdidas económicas. Congestionamiento causado por las grandes dimensiones y pesos de los camiones que transitan que generan, a la vez, accidentes de tránsito con pérdida de numerosas vidas humanas, causan la fatiga de los puentes y el deterioro de la carretera.

Según OSITRAN, en los últimos años se registraron 4,396 accidentes en la Carretera Central, en el año 2015 se registraron 747 choques frontales de vehículos, porque el adelantamiento en una vía de dos carriles es de riesgo permanente.

PERU CAMARAS Y ADEX estiman que por un día que no se puede transitar en la Carretera Central, la región Junín pierde de 25 a 26 millones de soles y la sierra central deja de exportar 6 millones de dólares.

Un estudio del Banco Mundial sobre cadenas logísticas, indica que debido a la congestión en la Carretera Central el café de Junín es 12 % más caro que Cusco, 15 % más que Tocache; el cacao es 13 % y 18% más caro que Tocache; el transporte de quinua hasta Lima y el Callao para su exportación cuesta 14 % más que Puno y 26 % que Ayacucho.

En este contexto, es imperioso que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y sus dependencias descentralizadas, cumplan con la obligación legal de brindar a los usuarios un medio de transporte eficiente y seguro, que contribuya a la integración económica y social del país.

Según el artículo 3 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones tiene facultades para el ordenamiento del

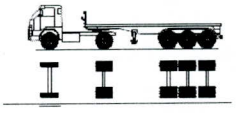
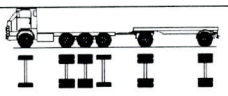
[1] Problemática del Subsector de Transporte Fiorella Molinelli Aristondo Vice Ministra de Transportes. Lima octubre 2016

tránsito y el desarrollo del transporte. Asimismo, los artículos 6, 18, 19 y 20 del Reglamento de Jerarquización Vial aprobado por Decreto Suprema N° 017-2007-MTC, señala que MTC está autorizado para desalentar el uso excesivo o no permisible de las carreteras, entre otras funciones.

En cuanto al control de pesas y medidas de los vehículos de carga que transitan en la carretera central, el Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, Reglamento Nacional de Vehículos, señala en su artículo 37:

> 37. - *Pesos máximos permitidos*
> *El peso bruto vehicular máximo permitido es de 48 toneladas, de acuerdo a lo establecido en el Anexo IV. El peso máximo permitido por eje simple o conjunto de ejes, se establece en el Anexo IV.* (...)

Ejemplo dos vehículos de carga que transitan por la vía (anexo IV)

TABLA DE PESOS Y MEDIDAS								
Configuración vehicular	Descripción grafica de los vehículos	longitud máxima	Eje delantero	1 eje post.	2 eje post.	3 eje post	4 je post	Peso bruto
T2S3		20.50	7	11	25	-	-	43
C4R3		23.00	7	23	11	18	-	48

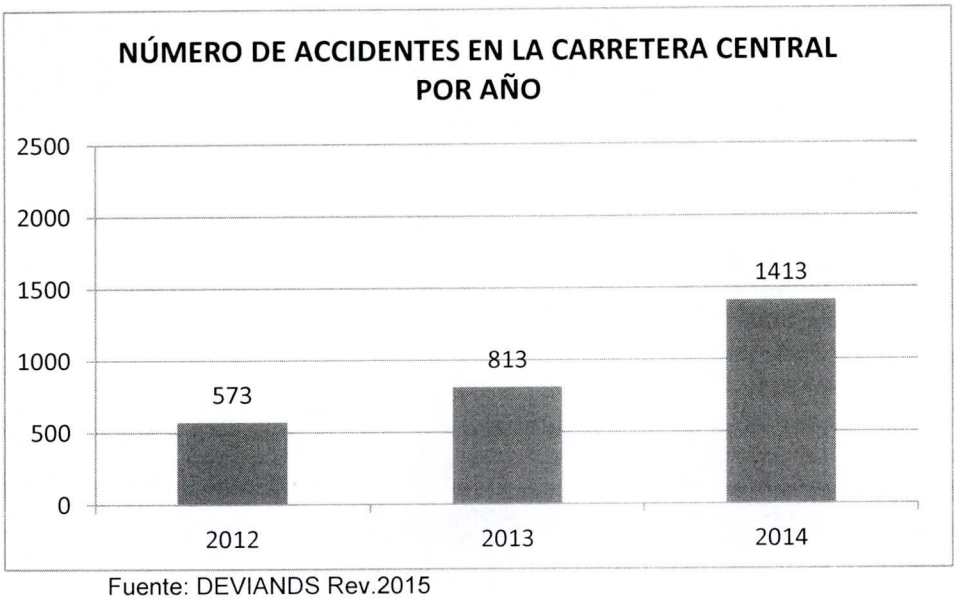
De igual manera, en el Contrato de Concesión del Tramo 2 de IIRSA Centro: puente Ricardo Palma-La Oroya-Huancayo y La Oroya-Dv. Cerro de Pasco, se establece en el **ANEXO I** (Índice de Serviciabilidad) Procedimiento para la explotación y para el control de la gestión del concesionario del Tramo 2 de IIRSA Centro, lo siguiente:

> "SECCIÓN 3
> DE LA EXPLOTACIÓN
> 7. EVALUACIÓN DE LA GESTIÓN DE EXPLOTACIÓN DEL CONCESIONARIO
> Parámetros de Condición a Utilizar
> (...)
> 7.3 *El tiempo de medición deberá ser como mínimo 3 (tres) horas, de manera que se abarquen las horas de mayor tráfico del mes en que se efectúa la medición, en cada sentido y, en cada estación. Para determinar esto, la primera medición de TEC se efectuará sobre la base de información de tráfico del MTC. Después del Primer Año de la Concesión, la fuente de información para las mediciones de TEC se efectuarán sobre la base de las informaciones de tráfico recogidas por el CONCESIONARIO.* ***A efectos de la determinación del TEC se tendrá en cuenta tanto las Unidades de peaje como las Estaciones de Pesaje funcionarán las. 24 horas del día y que cobrará Peaje a todos los vehículos. En materia de pesaje, se pesará con el propósito de evitar el deterioro de la vía, multándose los excesos en los pesos autorizados y/o cuando se realice***

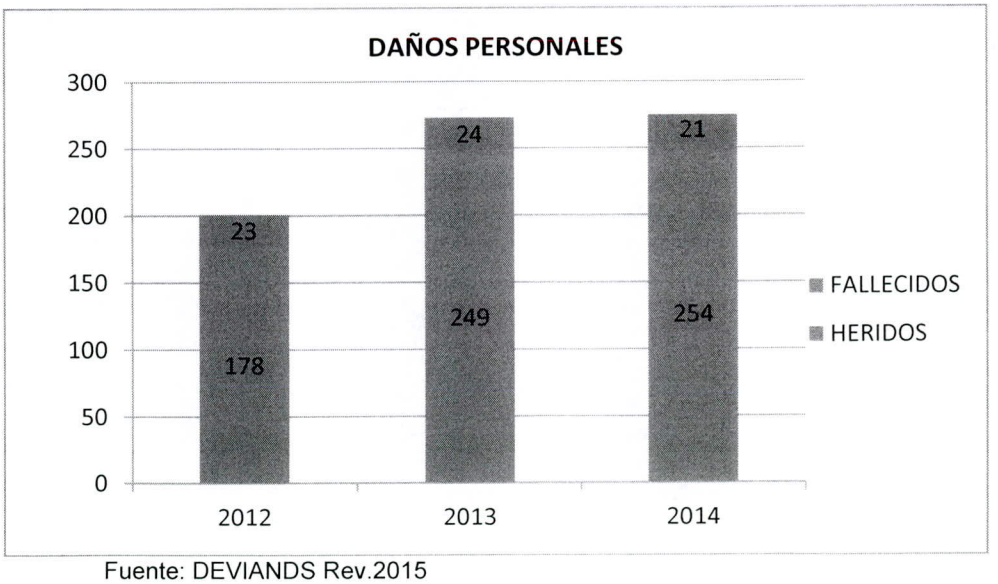
(por parte del transportista) la descarga del exceso de peso, o la reestiba. Esto se hará para todos los vehículos de carga y transporte de ómnibus de pasajeros que hubieren acusado eventual sobrecarga en el sistema de pesaje en movimiento a instalar".

En esta dirección resulta temerario que una vía construida para el tránsito de vehículos de carga de 40 toneladas en 1950, por incapacidad de las autoridades responsables esté en la actualidad, hacia el 2018, reglamentada para el tránsito de camiones de 48 toneladas métricas y de 20 metros lineales, creando el caos total de la carretera central.

En este contrato, DEVIANDES se obliga a controlar los pesos de los vehículos en los peajes a fin de justificar la conservación del asfalto, sin mencionar la cantidad de tonelajes métricos, pero en la práctica permiten que circulen vehículos de 50 y 60 toneladas que transportan minerales, calcáreos, mármol y cemento.



Fuente: DEVIANDS Rev.2015



Fuente: DEVIANDS Rev.2015

1.4 CONTROL DE PESAS Y MEDIDAS EN OTROS PAISES

Para tener una mayor visión de la importancia de implementar las pesas y medidas de los vehículos que deben circular por la vía, tenemos las siguientes cifras de las carreteras de los países de América del Norte y Sur y de Europa:

a).- En los Estados Unidos de Norteamérica el peso máximo permitido para camiones de carga es de 36.29 **toneladas**[2] y está prohibido el tránsito de camiones de 6 ejes, para evitar el incremento de los accidentes causados por camiones, los riesgos de que unidades más grandes y pesadas compartan pistas con autos familiares, la mayor congestión que originan, el daño severo que producirían en el pavimento y los puentes y el gasto público que supone reforzar o reemplazar 2,500 puentes pagados por el Tesoro Público.

En enero de 2015, el Congreso de EE. UU recibió un proyecto de ley para elevar el peso de los camiones de 80 mil libras (36,29 Toneladas) a 91 mil libras (41,28 Toneladas) y de seis (6) ejes, que, gracias a la oposición del 76% de la población norteamericana no se aprobó. El 16 de diciembre de 2015, el Congreso rechazó el pedido por 236 votos contra **137**[3].

En Chile y otros países vecinos, el peso máximo permitido para camiones de carga es de 40/48 toneladas, con una longitud de 18.60 metros.

PESO MÁXIMO PERMITIDO EN AMÉRICA DEL SUR (TONELADAS)

País	Tren de carretera de 5 ejes	Vehículos articulados más de 5 ejes	Dispositivo legal
Chile	42	45	D. S. N° 1910 31.10.2002
Ecuador	47	48	Ley de Caminos Decreto Supremo 1351, Registro Oficial 285 de 7.08.1964.
Argentina	45	45	Ley 24.449 Ley de Transito
Bolivia	42	45	Ley 1769 Ley Pesas y Medidas
México	45	46	Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2014

Fuente: Comunidad Andina/ Paseo de la Republica 3895 Lima Perú 2014.

En los países que conforman la Comunidad Europea es de 40 toneladas; en Reino Unido 40/44 toneladas, en Suiza, 40 toneladas, con una longitud de 18.5 metros.

---

[2] Información sobre camiones grandes en EE UU/ http://www.wicker.senate.gov/public/index.cfm/2015/11/senate-votes-toremove-bigger-trucks-mandate
Trucking industry stakeholders urge Senate to reject size/weight amendments

[3] http://www.wicker.senate.gov/public/index.cfm/press-releases?ID=D414EF54-EEAF-4CB6-8E86-F48A95057133

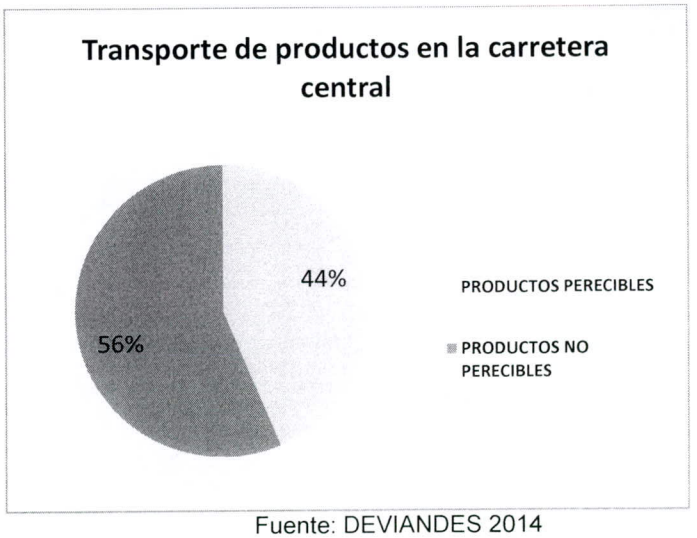
PESO MÁXIMO PERMITIDO EN EUROPA (TONELADAS)

Peso máximo permitido en Toneladas /País	Tren de carretera de 5 ejes	Vehículos articulados más de 5 ejes	Dispositivo legal
España	40	44	Directiva (UE) 2015/719 Parlamento y Consejo Europeo.
Alemania	40	40	"
Francia	40	40	"
Suiza	40	40	"
Reino Unido	40	40/44	"

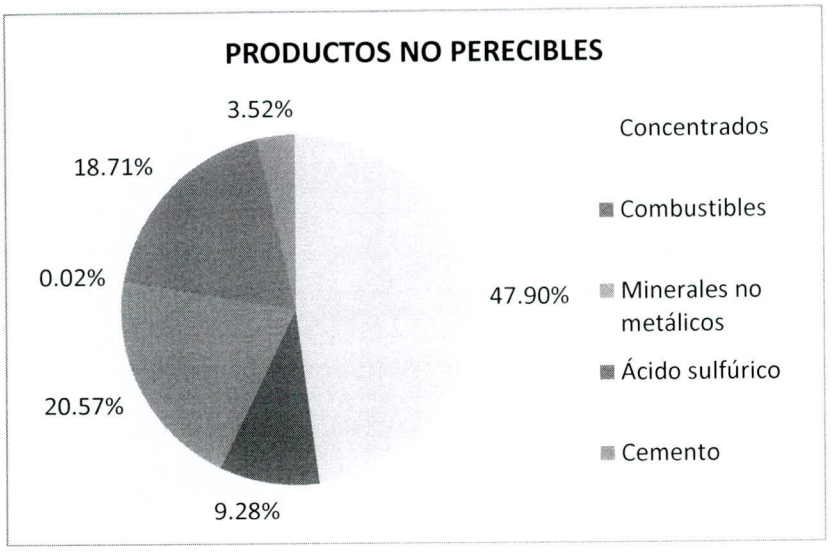
Fuente: Internacional Transport Forum, 06.08.2014

COSTO SOCIAL POR LA SITUACIÓN DE LA CARRETERA CENTRAL

Fuente: Elaboración resumido de OSITRAN, SUTRAN Y MTC Y PROVIAS NACIONAL



Fuente: DEVIANDES 2014



Fuente: DEVIANDES 2014

FLUJO DE VIAJEROS Y CAMIONES DE LIMA A HUANCAYO

36,000 pasajeros al día (según MTC)
800 camiones pesados al lado de autos y buses

TIEMPO DE VIAJES QUE SE EXTIENDE POR CONGESTIÓN

Con camiones pesados	Sin camiones pesados
8.00 horas Con accidente más de 16.00 horas.	5.0 oras

II.- SUSTENTO LEGAL

a. Artículo 1 de la Constitución Política del Perú, la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado.

b. Numeral 4.3 del artículo 4 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, el Estado procura la protección de los intereses de los usuarios, el cuidado de la salud y seguridad de las personas y el resguardo del medio ambiente.

c. Artículo 37 del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por el Decreto Supremo N° 058-2003-MTC del 7 de octubre de 2003 y promulgado el 7 de setiembre de 2003, que establece los pesos y medidas máximos permitidos de los vehículos que ingresan y operan en el Sistema Nacional de Transporte Terrestre. Según el

Reglamento de Jerarquización Vial, el Sistema Nacional de Carreteras (SINAC), la Carretera Central forma parte de la Red Vial Nacional.

d. Ley 30568, Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la modernización de la infraestructura vial de la Ruta PE-22 Carretera Central y la creación de la nueva Autopista Central.

e. Decreto Supremo N° 024-2017-MTC, que declara de interés nacional y necesidad publica la intervención del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en la Carretera Central a fin de resolver los problemas de fluidez de tránsito.

III.- EFECTOS DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACION NACIONAL

La presente iniciativa de ley no es contraria a lo que dispone la Constitución Política del Perú ni las otras normas señaladas en el ítem precedente.

Al contrario, se suma a sus objetivos de preservar la integridad de la Carretera Central y, a la vez, velar por la seguridad de las personas, amén de resguardar el abastecimiento fluido y permanente de Lima y ciudades aledañas con productos (perecibles o no) necesarios para el consumo humano.

IV.- ANALISIS COSTO BENEFICIO

El presente proyecto de ley no implica ningún costo adicional que afecte al erario nacional, por cuanto únicamente se trata de implantar pesos y medidas a los camiones de carga, que transitan por la carretera central cuyas limitaciones técnicas de su construcción no soportan la sobrecarga actual de vehículos.

Consecuentemente, esta ley permitirá que se disminuya el costo que se invierte en el mantenimiento frecuente que requiere a causa del deterioro ocasionado por los vehículos de carga que transitan.

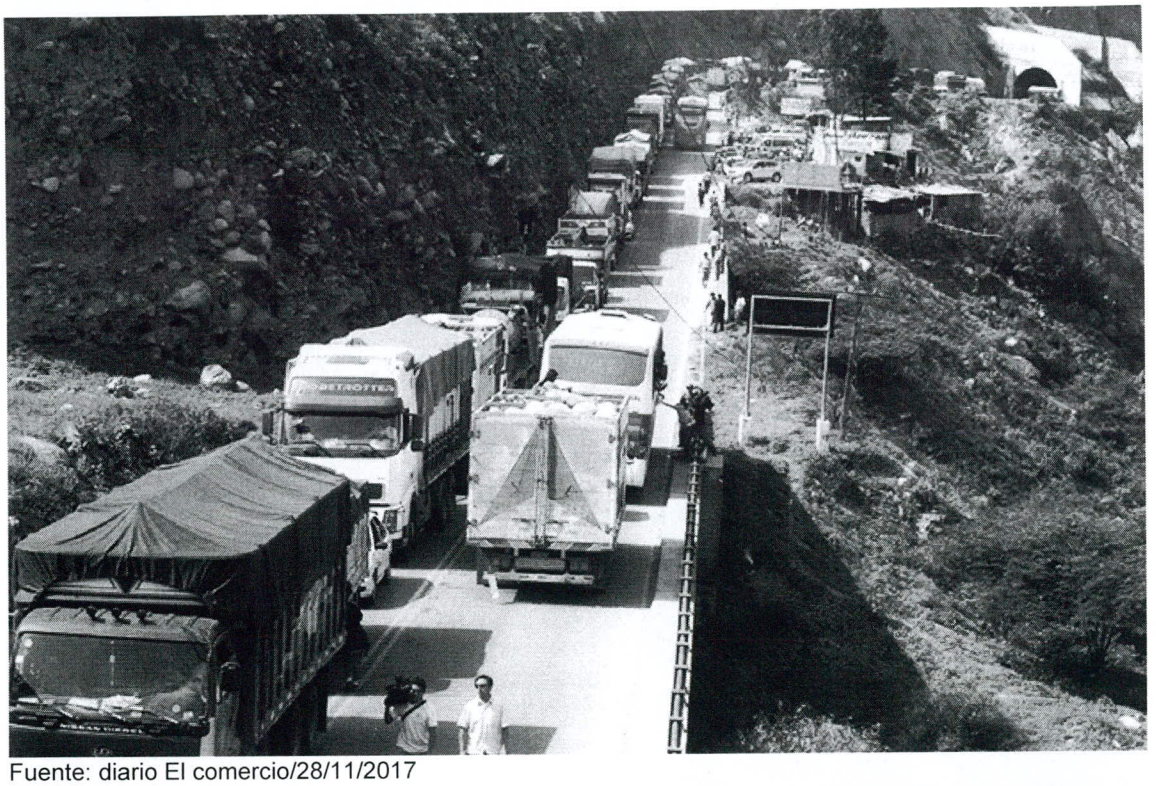
4.1 BENEFICIOS PARA LOS PASAJEROS DE LA CARRETERA CENTRAL

a. Eliminación de la congestión.
b. Reducción de tiempo de viaje.
c. Mayor confiabilidad en la carretera.
d. Reducción de mortalidad y accidentes.
e. Reducción de costos para todos (camiones, Estado y pasajeros).
f. Ahorro de importantes sumas de dinero en la construcción de nuevas carreteras que también colapsarían bajo la circulación de estos camiones pesados.

4.2 VISTAS QUE GRAFICAN LOS PROBLEMAS EN LA CARRETERA CENTRAL

Volcadura de una camioneta por invasión carril por camión.

Fuente: diario El Correo 30/03/2018



Fuente: diario El comercio/28/11/2017

Fuente: La Republica /Fotg. Juan Pablo Ayala /21/03/2018