Proyecto de Ley N° 4250/2018-CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
26 ABR 2019
RECIBIDO
Firma ____ Hora 11:23

Sumilla: LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA, DE ACTUACIÓN PRINCIPAL Y DE ALTO INTERÉS PÚBLICO, LA CONSTRUCCIÓN, COMO OBRA PÚBLICA, DE LA VÍA EXPRESA - TRAMO SUR

Los Congresistas de la República que suscriben, miembros del Grupo Parlamentario Acción Popular, ejerciendo su derecho de iniciativa legislativa conferido en el artículo 107° de la Constitución Política del Perú; y conforme a lo dispuesto en el artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente Proyecto de Ley:

El Congreso de la República

Ha dado la Ley siguiente:

PROYECTO DE LEY

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA, DE ACTUACIÓN PRINCIPAL Y DE ALTO INTERES PÚBLICO, LA CONSTRUCCIÓN, COMO OBRA PÚBLICA, DE LA VÍA EXPRESA -TRAMO SUR

Artículo 1. Declaración de la urgente Necesidad pública, actuación pública y de alto interés público.
Declárase de necesidad pública, actuación principal y alto interés público, la construcción de la Vía Expresa - Tramo Sur, que comprende 5 kilómetros desde el distrito de Barranco hasta el distrito de San Juan de Miraflores en la provincia de Lima.

Artículo 2. Modalidad de ejecución
Dispóngase que la construcción de la Vía Expresa - Tramo Sur, se realice bajo la modalidad de obra pública a cargo de la Municipalidad Metropolitana de Lima, con cargo a sus recursos propios y/o financiamiento externo con aval del Estado.

Artículo 3. Vigencia de la norma.
La presente Ley entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial "El Peruano".

EDMUNDO DEL AGUILA HERRERA
Congresista de la República

EDMUNDO DEL AGUILA HERRERA
Vocero Titular
Grupo Parlamentario Acción Popular

333361. ATD

Paloma Noceda

Lima, 24 de abril de 2019

ARMANDO VILLANUEVA MERCADO
Congresista de la República

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 29 de ABRIL del 2019

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° 4250 para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de DESCENTRALIZACIÓN, REGIONALIZACIÓN, GOBIERNOS LOCALES Y MODERNIZACIÓN DE LA GESTIÓN DEL ESTADO; Y TRANSPORTES Y COMUNICACIONES. -

GIANMARCO RAZ MENDOZA
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I.- Fundamentos de la propuesta

1.1 Antecedentes

En el periodo municipal de Lima 2010- 2014, bajo la alcaldía de la señora Susana Villarán de la Puente, (junio de 2013), y luego de un proceso de iniciativa privada que se inició en el mes de agosto del año 2011 y que fuera aprobado por Acuerdo de Concejo N° 2338 en el mes de diciembre del año 2012, se firmó el Contrato entre la empresa constructora Graña y Montero, PROINVERSIÓN y la Municipalidad Metropolitana de Lima, a fin de que se construya el tramo sur de la Vía Expresa, que comprende al redor de 5 kilómetros *que conecta el final de la Vía Expresa, en el límite entre Surco y Barranco, con la Panamericana Sur a la altura de Atocongo, reservando un espacio para la berma central*[1] que podría ser utilizado por el Metropolitano, aunque esto no se especifica en el Contrato.

Además, en el contrato se establecía que la empresa se encargaría del diseño, construcción, operación y mantenimiento del proyecto recaído en la obra de construcción del tramo sur de la Vía Expresa, y que representaría el costo de más de 20 millones de dólares.

En ese contexto la empresa constructora aumentaría sus ingresos, con los peajes que colocaría alrededor de los 5 kilómetros, por ser una vía concesionada, *y que costarían a rededor de S/. 2.00 o su equivalente de S/. 0.45 por kilómetro*[2].

Durante toda la gestión edil 2016 – 2019, del señor Luis Castañeda Lossio, no se vio ningún inicio o avance de obra respecto a la construcción del tramo Sur de la Vía Expresa, con lo cual los plazos para dar cumplimiento al contrato ya estaban terminando, haciéndolo un contrato caduco a la fecha.

La actual gestión edil 2019 – 2022, del señor Jorge Muñoz Wells, consideró firmar una adenda con la señalada empresa constructora, respecto del contrato firmado el año 2013, toda vez que la empresa constructora habría estado solicitando la misma.

Es importante señalar que el 19 de marzo del año 2018, salió publicado en el diario Oficial "El Peruano", la aprobación a la "Concesionaria Vía Expresa Sur S.A. como empresa calificada para efecto del D. Leg. Nº 973 que establece el

---

[1] Fuente: Página Web "Lugares Comunes"; ¿A quién beneficia la Vía Expresa Sur?: https://comuneslugares.wordpress.com/2013/08/09/a-quien-beneficia-la-via-expresa-sur/

[2] Idem.

Régimen Especial de Recuperación Anticipada del IGV por el desarrollo de proyecto."[3]

1.2 Urgencia y prioridad

Resulta urgente y necesario que se dé prioridad a la construcción del tramo sur de la Vía Expresa por parte la Municipalidad Metropolitana de Lima, toda vez que se espera su construcción por más 45 años.

Recordemos que cuando se construyó la actual Vía Expresa quedó inconcluso el tramo sur que mejoraría la conectividad entre el distrito de Barranco y San Juan de Miraflores, lo cual hace un aproximado de 5 kilómetros faltantes.

Además, se busca que, con la construcción del tramo faltante, ampliando la capacidad para acoger mayor cantidad de vehículos, se mejore la congestión de éstos por la zona, tota vez que en la ciudad de Lima se registra un alto índice de tráfico.

Asimismo, se debe tener en cuenta que la ciudad de Lima es la Capital del Perú, y por esa condición, además, llegan muchas personas no solo para hacer turismo en nuestro país, sino como oportunidad de inversión en negocios de diferentes rubros, por lo que se debe tener todas nuestras vías en las mejores condiciones.

Completando, lo señalado y como ejemplo la urgencia y prioridad, podemos mencionar que, siendo Lima Metropolitana sede de los Juegos Panamericanos y Parapanamericanos a realizarse el presente año en nuestra capital, requerimos de vías que faciliten el tránsito en las principales avenidas, así como la conectividad de los diferentes distritos involucrados.

Además, estando a dos años de celebrar el bicentenario de la República, la capital del Perú requiere estar a la altura de las grandes capitales del mundo y un mayor orden y dinamismo del transporte dentro de la ciudad.

---

[3] Diario "E Peruano": fuente Web: https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/aprueban-a-concesionaria-via-expresa-sur-sa-como-empresa-c-resolucion-ministerial-no-161-2018-mtc01-1627949-2/?fbclid=IwAR2seRU5Lm5_pY7_XtTuugJVUkADEk4q53M-yUJxF0ewAqyX4eHusKaAeuQ:

"Que, la empresa Concesionaria Vía Expresa Sur S.A., al amparo de lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 973 y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 084-2007-EF, suscribió un Contrato de Inversión con la Municipalidad Metropolitana de Lima y la Agencia de Promoción de la Inversión Privada - PROINVERSIÓN, con relación al proyecto "Vía Expresa Sur", por un monto total de US$ 125 514 246.00 (Ciento Veinte y Cinco Millones Quinientos Catorce Mil Doscientos Cuarenta y Seis y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América), por un plazo total de dos (02) años, once (11) meses y seis (06) días contado a partir del 25 de agosto de 2015, fecha de la solicitud de suscripción del Contrato de Inversión, de conformidad con lo establecido en el numeral 7.3 del artículo 7 del Decreto Legislativo N° 973;"

En tal sentido, a raíz de las declaraciones realizadas por el Alcalde Jorge Muñoz Wells, recogidas por el diario El Comercio[4], y las diferentes coordinaciones que se hicieron al respecto, se presenta la iniciativa legislativa para no dejar pasar la oportunidad de terminar con la construcción, de manera directa, del tramo sur de la Vía Expresa faltante, a fin de que no se quede en el aire la propuesta y la voluntad de hacer realidad la obra.

Finalmente, el presente proyecto de ley, tiene sustento sobre la necesidad pública, la actuación principal y el alto interés público en la Constitución Política del Perú, específicamente en los artículos 7°; 58° y 60°, referidos a la protección de la comunidad y al régimen económico relacionado a la participación del Estado respectivamente[5].

1.3 Importancia de la construcción bajo la modalidad de obra pública

Resulta importante que la obra del tramo sur de la Vía Expresa sea construida bajo la modalidad de obra pública con recursos propios, toda vez que, en estos

---

[4] Diario "El Comercio", miércoles 24 de abril de 2019: https://rpp.pe/lima/actualidad/via-expresa-sur-jorge-munoz-anuncia-que-contrato-con-grana-y-montero-queda-sin-efecto-noticia-1193366:

> *"El alcalde de Lima, Jorge Muñoz, anunció que la empresa Graña y Montero (GyM), que iba a encargarse de las obras de la Vía Expresa Sur, ya no tendrá a su cargo la construcción de esta importante obra, debido a las informaciones llegadas desde Brasil donde se dijo que la empresa tenía conocimiento de los sobornos pagados por la obra de la Línea 1 del Metro de Lima.*
>
> *"A raíz de lo que se ha afirmado, hoy apenas regrese a la oficina voy a enviar una carta a la empresa (Graña y Montero), diciendo que la intención que se tenía de reactivar el contrato que se tenía en el 2013 va a quedar sin efecto", dijo.*
>
> *Precisó que se buscarán otras alternativas para realizar la obra que demandará una inversión de 200 millones de dólares. "Lamentablemente esa alternativa queda descartada por las razones mencionadas. No es un error era una posibilidad y no se conocían los detalles que se han conocido ayer. A raíz de lo que se conoce, yo estoy tomando decisiones",*

[5] *Constitución Política del Perú:*

> *"**Artículo 7°**. Todos tienen derecho a la protección de su salud, la del medio familiar y la de la comunidad, así como el deber de contribuir a su promoción y defensa. La persona incapacitada para velar por sí misma a causa de una deficiencia física o mental tiene derecho al respeto de su dignidad y a un régimen legal de protección, atención, readaptación y seguridad."*
>
> *"**Artículo 58°**. La iniciativa privada es libre. Se ejerce en una economía social de mercado. Bajo este régimen, el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura."*
>
> *"**Artículo 60°**. El Estado reconoce el pluralismo económico. La economía nacional se sustenta en la coexistencia de diversas formas de propiedad y de empresa.*
>
> *Sólo autorizado por ley expresa, el Estado puede realizar subsidiariamente actividad empresarial, directa o indirecta, por razón de alto interés público o de manifiesta conveniencia nacional. La actividad empresarial, pública o no pública, recibe el mismo tratamiento legal."*

últimos años, se dieron a conocer hechos en los que la empresa que realizaría la construcción señalada, se encontraba inmersa en actos de corrupción conjuntamente con la empresa, su consorciada, Odebrecht, en las diferentes obras que realizaron en nuestro país.

Asimismo, se justifica la modalidad señalada a fin de no perjudicar la economía de la población, toda vez que se habría comprometido a la empresa constructora Graña y Montero para la ejecución de la obra con una inversión de 230 millones de dólares, que vendrían a ser 40 millones de dólares aproximadamente por cada kilómetro construido, sin contar que para ello se impondrían peajes por esos kilómetros, los cuales representarían un costo de alrededor de S/. 2.00 nuevos soles por vehículo que circulase por ese tramo.

Además, se tomó conocimiento que, en la adenda solicitada por la empresa constructora, se buscaba incrementar el costo del proyecto en alrededor de 35 millones de dólares, con lo cual finalmente la inversión ascendería a 231.84 millones de dólares.

Finalmente, se debe tener en cuenta que la empresa constructora se comprometió a invertir en el proyecto del tramo sur de la Vía Expresa, 125.54 millones de dólares; es decir, se comprometió a invertir una suma inferior a la suma que costaría finalmente la construcción del tramo señalado, por lo que sería la Municipalidad Metropolitana de Lima, mediante recursos propios o transferencias de la caja fiscal, la que asumiría la diferencia, entonces cuál sería el sentido de hacerla con una APP (Asociación Pública Privada, o una obra por impuestos), si la participación del Estado, por parte de la Municipalidad sería casi el 45% del total de la obra.

II. Efecto de la vigencia de la norma sobre la legislación nacional

La presente iniciativa legislativa no contraviene con ninguna norma existente en nuestro ordenamiento jurídico vigente y se fundamenta en los artículos 7, 58 y 60 de la Constitución Política del Perú.

III. Análisis costo - beneficio

La presente iniciativa legislativa no irroga gasto al Estado Peruano, en concordancia con lo establecido en el artículo 79° de la Constitución Política del Perú, toda vez que en caso se apruebe la norma el Estado no dispondrá ni comprometerá ninguna partida presupuestal para su implementación.

Asimismo, la norma contribuirá con la mejora de la calidad de vida de la población, toda vez que busca reducir los problemas de tráfico vehicular que se vive en la ciudad de Lima, configurándose un beneficio para todas las personas, sobre todo para las que viven al sur de Lima.

IV. Vinculación con las políticas de Estado del Acuerdo Nacional la y la Agenda Legislativa

La presente norma se encuentra vinculada al numeral III. Competitividad del País, Política de Estado N° 21 del Acuerdo Nacional: **DESARROLLO EN INFRAESTRUCTURA Y VIVIENDA.**