Proyecto de Ley N° 4088/2018-CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
21 MAR 2019
RECIBIDO
Firma Hora 8:56pm

Ley que propone la restricción de la circulación de vehículos de carga y/o mercancías a partir de tres (3) ejes a más en la Ruta Nacional PE-22 (Carretera Central)

PROYECTO DE LEY

El Congresista de la República que suscribe, **ROY VENTURA ÁNGEL,** integrante de la Bancada **FUERZA POPULAR,** en uso de sus facultades de iniciativa legislativa conferidos por el Art. 107 de la Constitución Política del Perú y el Art. 22 inciso c) del Reglamento del Congreso de la República; y de conformidad del Art. 75° y 76° de la precitada norma, propone el siguiente:

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ROY VENTURA ANGEL

LE Y QUE RESTRINGE LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE CARGA Y/O MERCANCIAS A PARTIR DE TRES (3) EJES A MAS EN LA RUTA NACIONAL PE-22 (Carretera Central)

ARTÍCULO 1° - OBJETO DE LA LEY.

Se restringe la circulación de los vehículos de carga y/o mercancías a partir de tres (3) ejes a más en la Ruta Nacional PE-22 PE – 22 (Carretera Central), en el tramo comprendido entre el Km. 23 (Chaclacayo) hasta el Km 183 (La Oroya) y viceversa.

ARTICULO 2.- CUMPLIMIENTO DE LA RESTRICCIÓN

La Policía Nacional del Perú estará a cargo de las acciones de monitoreo y control en la Ruta Nacional PE.22 (Carretera Central), con la finalidad de detectar las infracciones de tránsito y/o acciones de incumplimiento de la presente norma, en coordinación con la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancía - SUTRAN.

ARTÍCULO 3°. EXCEPCIÓN DE LA NORMA

De la presente norma están exceptuados, los vehículos que transportan productos agrícolas o perecibles.

310728-ATD

ARTÍCULO 4º ENTIDADES COMPETENTES PARA LA APLICACIÓN DE LA NORMA.

La responsabilidad respecto al cumplimiento de la presente ley será del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), y la Policía Nacional del Perú (PNP).

DISPOSICION COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dispondrá mediante Decreto Supremo las rutas alternas que utilizarán los usuarios de vehículos de carga de más de tres ejes, a la vigencia de la presente Ley.

Lima, 21 de marzo de 2019

CONGRESO DE LA REPÚBLICA ROY VENTURA ANGEL

ROY VENTURA ANGEL
Congresista de la República

MARCO A. MIYASHIRO A.

Alejandro Aguayo

Gladys Echevarria A.

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

MARIA RAMOS ROSALES

M. SALAZAR

A. NIEYRA O.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 26 de MARZO del 2019

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77º del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición Nº 4088 para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.-

GIANMARCO PAZ MENDOZA
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Constitución Política del Perú establece el su artículo 1°, la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado. Conforme establece el artículo 4, numeral 4.3, 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 y la comunidad en su conjunto; este último aludido en el artículo 3 de la mencionada Ley.

Mediante Decreto Supremo N° 058-2003 – MTC, del 7 de octubre de 2003, se aprobó el Reglamento Nacional de Vehículos, promulgado el 7 de setiembre de 2003, que en su artículo 37° establece los Pesos y medidas máximos permitidos de los vehículos que ingresan y operan en el Sistema Nacional de Transporte Terrestre.

Según lo establecido en el Reglamento de Jerarquización Vial, Decreto Supremo N° 017-2007-MTC; el Sistema Nacional de Carreteras (SINAC) la Carretera Central forma parte de la Red Vial Nacional. Como es de dominio público estamos ante el colapso de la Carretera Central debido al congestionamiento ocasionado por el tránsito de camiones de carga de grandes dimensiones y pesos que no respetan la geometría y limitaciones técnicas de la Carretera Central y en general de las carreteras de montaña del país, consideradas como tales aquellas carreteras que se encuentran a más de 1000 metros de altura sobre el nivel del mar. Estos camiones de carga tienen un tránsito lento, tanto de subida como de bajada, a causa de sus grandes dimensiones y peso, lo que dificulta también su capacidad de frenado, impidiendo a su vez, el avance de los demás vehículos. El referido 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.

Este congestionamiento, causado por las grandes dimensiones y pesos de los camiones que transitan por las carreteras del país, genera a la vez accidentes de tránsito con la consecuente pérdida de numerosas vidas humanas. Por otro lado, las dimensiones y peso de los camiones de carga, causan el desgaste de los puentes y el deterioro de las carreteras de montaña, generando que el Estado tenga que incrementar el gasto público al tener que brindarles un mantenimiento constante.

El artículo 1 del Reglamento de Jerarquización Vial[1], dispone en su literal b) que tiene como objeto establecer los criterios para la declaración de áreas o vías de acceso restringido;

Por otro lado, el inciso a) del numeral 6.2 del artículo 6 del citado Reglamento señala que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es la autoridad competente para la aplicación del Reglamento, respecto de la Red Vial Nacional a su cargo; sin embargo, hasta el momento esta atribución no se ha materializado, siendo necesario adoptar medidas urgentes sobre la materia y disponer soluciones que permitan corregir la crítica situación de la carretera central.

Precisamente el artículo 18 del citado Reglamento dispone que son áreas o vías de acceso restringido aquellas en las que se requiere aislar externalidades negativas generadas por las actividades relacionadas con el transporte y tránsito terrestre; además, establece que corresponde a las autoridades competentes imponer las restricciones de acceso al tránsito y/o transporte en este tipo de áreas o vías, que pueden ser aplicadas en forma permanente, temporal o periódica; y el artículo 19 del Reglamento establece los criterios para la declaración de áreas o vías de acceso restringido por parte de la autoridad competente, señalando dentro de éstos la congestión de vías, la contaminación ambiental en niveles no permisibles, el tipo de vehículo, restricciones por características técnicas de la vía, de seguridad vial y de estacionamiento; entre otros;

De igual forma es el artículo 239 del TUO de Tránsito,[2] donde se establece que la autoridad competente cuando la situación lo justifique, *puede prohibir o restringir la circulación o estacionamiento de vehículos en determinadas vías públicas o áreas urbanas*; y en este caso es mediante una ley de orden general que se puede restringir la circulación de determinados vehículos en determinados tiempos por una vía nacional como es el caso de la carretera central; asimismo el estado procura que todos los agentes que intervienen en el transporte y transito perciban y asuman los costos totales de sus decisiones y que estas partes conllevan a la racionalización del uso de la infraestructura conforme lo establecido por los Artículos 6° y 7° de la Ley 27181 respectivamente.

[1] Aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2007-MTC

[2] Código de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, en adelante, "el TUO de Tránsito",

Mediante el Decreto Supremo N° 024-2017-MTC, se declaró de interés nacional y necesidad pública la intervención del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en la Ruta Nacional PE-22 (Carretera Central), a través de medidas de gestión del tránsito, así como otras que sean necesarias con el propósito de mitigar las externalidades negativas que afectan la transitabilidad en dicha vía, y se le encarga a la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la emisión de disposiciones de gestión del tránsito de aplicación en la vías, las cuales han sido dadas pero de manera temporal, y que alivia por pocas horas el tránsito en esta vía nacional, dichas normas temporales fueron dadas con el propósito de racionalizar el tránsito en la citada vía, en el siguiente orden: i) restricción de la circulación de vehículos especiales, vehículos que transportan mercancía especial y otros los días viernes, sábados y domingos de los años 2015, 2016 y 2017, con el propósito de mejorar las condiciones de tránsito en determinado tramo de la Carretera Central; y ii) restricción de la circulación de vehículos de carga durante eventos con varios días feriados de los años 2015, 2016 y 2017, a fin de contribuir con la mejora del tránsito terrestre en la referida vía.

El volumen del tránsito por la Carretera Central tiene variaciones a lo largo del día con un pico en horas de la tarde y el tránsito promedio supera las características establecidas en el Manual de Operaciones: Diseño Geométrico del MTC para una vía de su categoría. Además, la cantidad demandada de servicio de transporte de personas en el país se ha incrementado debido a factores económicos y demográficos; además cobra importancia debido a la interdependencia entre Lima y el Centro del país que surge de las diferencias de tipo entre las mercancías transportadas, sobre todo si se considera que una proporción importante de la carga que entra a Lima por la CC se compone de alimentos perecibles y agrícolas.

Sin embargo, estas restricciones sólo mitigan por horas el pesado tránsito y los altos índices de accidentalidad, pues los reducidos niveles de servicio de la Carretera Central, los tramos de curvas con radios de giro reducido, el alto nivel de accidentabilidad de la vía y los niveles de tránsito vehicular destinados al transporte de pasajeros que la vía soporta, hacen necesario el establecimiento de medidas de gestión del tránsito que permitan una mayor fluidez y seguridad en la vía, lo que redundará en la reducción de los tiempos de viaje de los usuarios de la vía.

Con fecha 10 de diciembre de 2018, se publicó el Decreto Supremo N° 019-2018-MTC que modifica el Reglamento Nacional de Vehículos, el Anexo IV: PESOS Y MEDIDAS, que en la siguiente tabla se resume:

"ANEXO IV: PESOS Y MEDIDAS

1. PESOS Y MEDIDAS MÁXIMAS PERMITIDAS

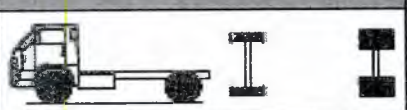
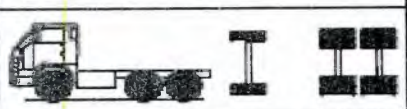
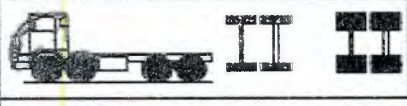
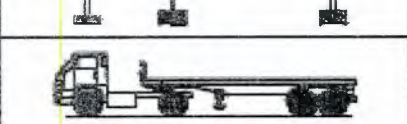
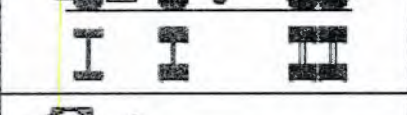
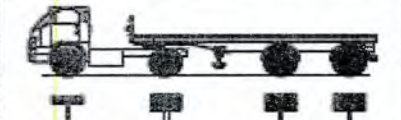
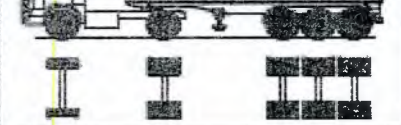
TABLA DE PESOS Y MEDIDAS											
Nº	Código vehicular	Nº de ejes	Descripción gráfica de los vehículos	Long. Máx. (m)	Peso máximo (t)						Peso bruto máx. (t)
					Eje Delant.	Conjunto de ejes posteriores					
						1º	2º	3º	4º		
1	C2	2		12.30	7	11	—	—	—		18
2	C3	3		13.20	7	18	—	—	—		25
3	C4	4		13.20	7	23[1]	—	—	—		30
4	2S2	4		13.20	7+7[2]	18	—	—	—		32
5	T2S1	3		20.50	7	11	11	—	—		29
6	T2S2	4		20.50	7	11	18	—	—		36
7	T2S1R2	4		20.50	7	11	11	11	—		40
8	T2S3	5		20.50	7	11	25	—	—		43
9	T2S1R3	5		20.50	7	11	11[4]	18	—		48[4]
10	T2S1R3-a	6		20.50	7	11	11	11	11		48[5]

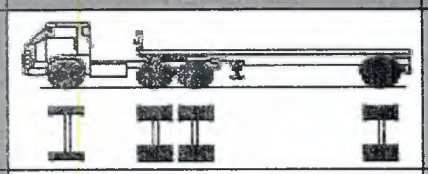
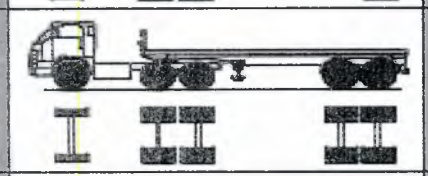
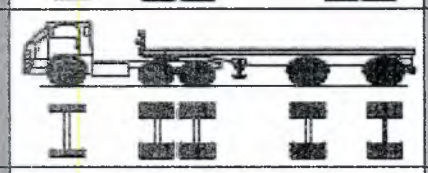
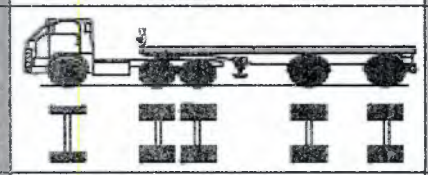
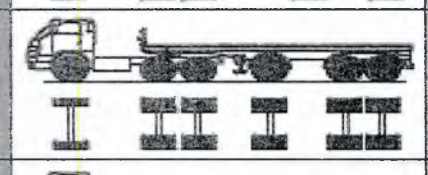
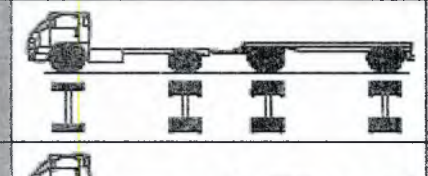
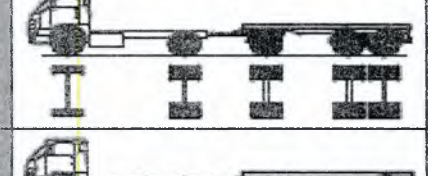
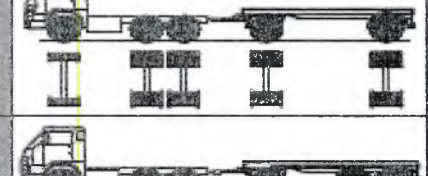
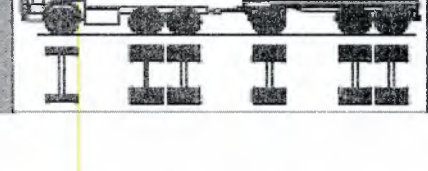
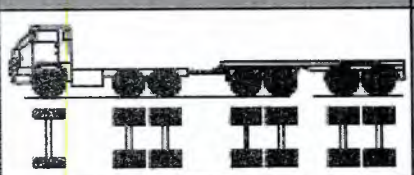
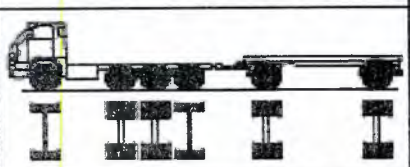
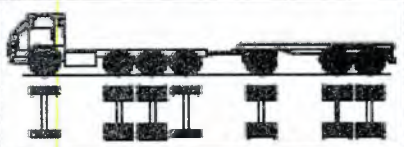
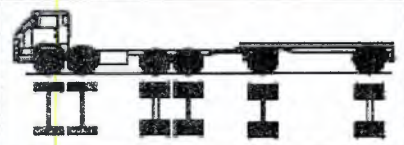
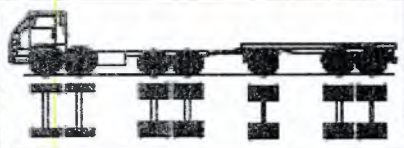
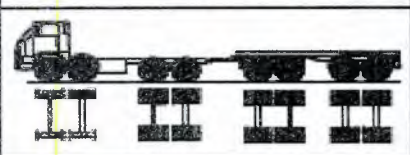
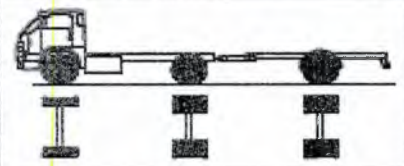
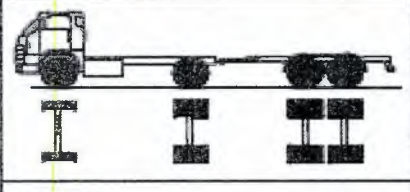
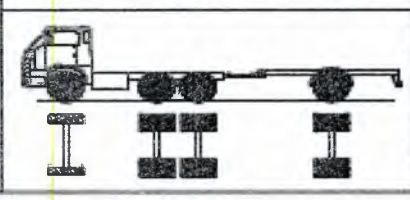
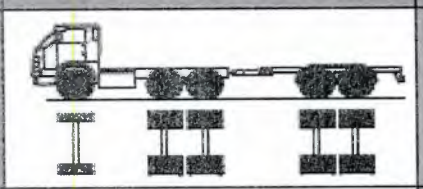
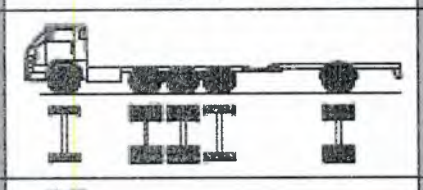
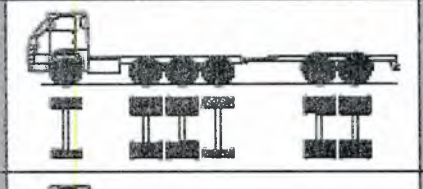
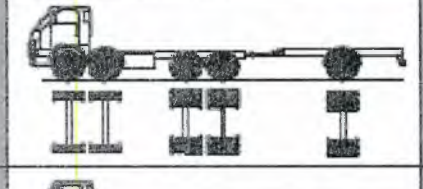
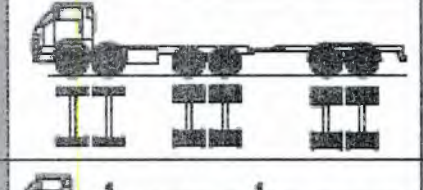
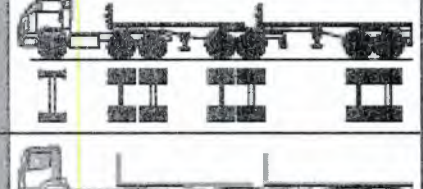
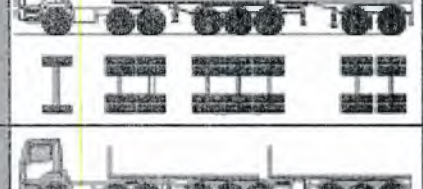
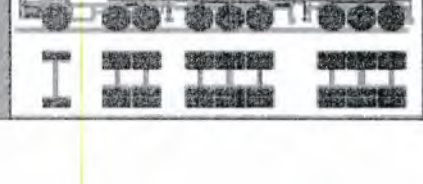
TABLA DE PESOS Y MEDIDAS											
Nº	Configuración vehicular	Nº de ejes	Descripción gráfica de los vehículos	Long. máx. (m)	Peso máximo (t)						Peso bruto total (t)
					Eje Delant.	Conjunto de ejes posteriores					
						1º	2º	3º	4º		
11	T3S1	4		20.50	7	18	11	—	—		36
12	T3S2	5		20.50	7	18	16	—	—		45
13	T3S3e2	5		20.50	7	18	11	11	—		48 [2]
14	T3S3	6		22.00	7	18	25	—	—		49 [1]
15	T3S3e3	6		20.50	7	18	11 [1]	18	—		48 [1]
16	C2R2	4		23.00	7	11	11	11	—		40
17	C2R3	5		23.00	7	11	11	18	—		48 [2]
18	C3R2	5		23.00	7	18	11	11	—		48 [2]
19	C3R3	6		23.00	7	18	11	18	—		48 [2]

TABLA DE PESOS Y MEDIDAS										
Nº	Código vehicular	Nº de ejes	Descripción gráfica de los vehículos	Long. Máx. (m)	Peso máximo (t)					Peso bruto máx. (t)
					Eje Delant	Conjunto de ejes posteriores				
						1º	2º	3º	4º	
20	C5R2	7		23.00	7	18	18	18	—	48[1]
21	C4R2	6		23.00	7	29[1]	11	11	—	48[1]
22	C4R3	7		23.00	7	29[1]	11	18	—	48[1]
23	B6+P2	8		23.00	7+7[4]	18	11	11	—	48[1]
24	B6+P3	7		23.00	7+7[4]	18	11	18	—	48[1]
25	B6+M4	9		23.00	7+7[4]	18	18	18	—	48[1]
26	C3R2T	5		20.50	7	11	11	—	—	26
27	C3R2B	4		20.50	7	11	18	—	—	36
28	C3R3T	4		20.50	7	18	11	—	—	36

Nº	Configuración vehicular	Nº de ejes	Descripción gráfica de los vehículos	Long. Máx. (m.)	Peso máximo (t)					Peso bruto máx. (t)
					Eje Delant.	Conjunto de ejes posteriores				
						1º	2º	3º	4º	
22	C3-R2	5		20.50	7	18	18	—	—	43
23	C4-R2	6		20.50	7	23[1]	11	—	—	41
24	C4-R3	6		20.50	7	23[1]	18	—	—	48 [2]
25	C4-R2	6		20.50	7+7[3]	18	11	—	—	43
26	C4-R2	6		20.50	7+7[3]	18	18	—	—	48 [1]
27	T3-S2-R2	7		23.00	7	18	18	18	—	48 [2]
28	T3-S2-S2	8		23.00	7	18	18	25	-	48 [2]
29	T3-S2-S2	8		23.00	7	18	25	18	-	48 [2]
30	T3-S2-S2	8		23.00	7	18	25	25	-	48 [2]

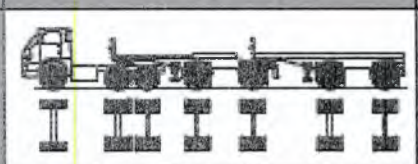
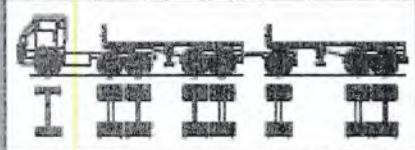
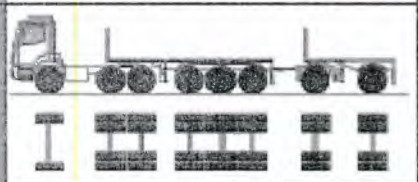
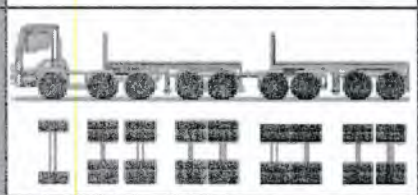
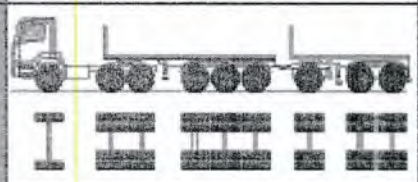
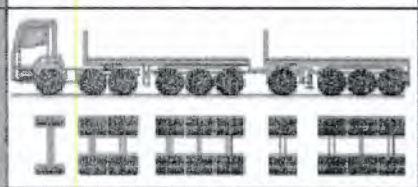
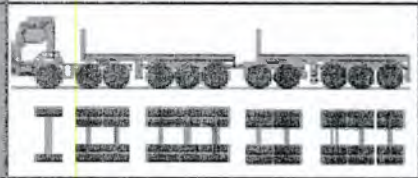
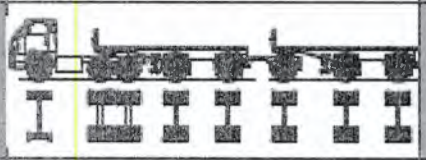
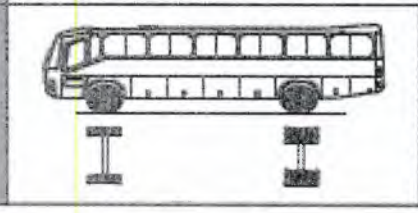
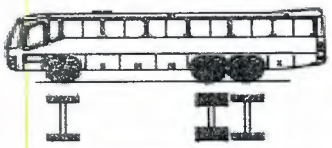
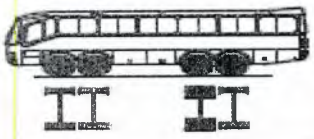
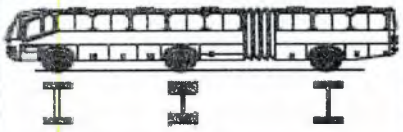
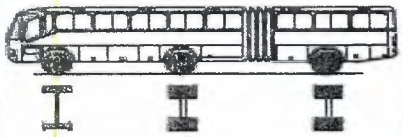
N°	Configuración vehicular	N° de ejes	Descripción gráfica de los vehículos	Long. Máx. (m)	Peso máximo (t)					Peso bruto máx. (t)
					Eje Dirección	Conjunto de ejes posteriores				
						1°	2°	3°	4°	
38	7S2-2 S-2	7		25.00	7	18	11 + 11[1,5]	11 + 11[1,5]	—	48[1,4]
39	7S2-2 S1-2	6		25.00	7	18	18	11	18	49[1,4]
40	7S-2 S1-1	5		25.00	7	18	25	11	11	48[1,4]
41	7S-2 S2-2	6		25.00	7	18	18	18	18	49[1,4]
42	7S-2 S1-2	6		25.00	7	18	25	11	18	48[1,4]
43	7S-2 S2-2	7		25.00	7	18	25	11	25	49[1,4]
44	7S-2 S2-2	7		25.00	7	18	25	18	25	49[1,4]
45	7S2-2 ST2-2	8		25.00	7	18	11 + 11[1,5]	11	11 + 11[1,5]	48[1,4]
46	B2	2		14.00	7	11	—	—	—	18

TABLA DE PESOS Y MEDIDAS										
N°	Config. vehicular	N° de ejes	Descripción gráfica de los vehículos	Long. Máx. (m)	Peso máximo (t)					Peso bruto máx. (t)
					Eje Delant.	Conjunto de ejes posteriores				
						1°	2°	3°	4°	
47	2D-1	3		14.00 (Convencional) 15.00 (Integral)	7	18	—	—	—	25
48	3A-1	4		15.00	7+7*	18	—	—	—	30
49	3A-1	3		18.30	7	11	7	—	—	25
50	3A-2	3		18.30	7	11	11	—	—	29

(1) Conjunto de ejes con un eje direccional
(2) Vehículos con facilidad de distribución de peso por ejes.
(3) Conjunto de ejes separados compuesto por dos ejes simples donde la distancia entre centros de ruedas es superior a 3.40 m.
(4) Eje direccional
(5) Carga máxima para conjunto de ejes direccionales compuestos por dos ejes simples donde la distancia entre centros de ruedas es superior a 1.70 m.
(...)"

Existe un importante estudio realizado por **Fernando Vicente Alarcón Huanca, y Revisado por: Javier J. E. Molina Villanueva**, [3]donde se describe técnicamente la Carretera Central, y que vamos a colocar algunos ítems:

> *"1.1. El volumen de tránsito por la Carretera Central.*
> *En términos técnicos, la Carretera Central es una vía bidireccional de una sola calzada, con solamente dos carriles en la mayor parte de la vía. Bajo estas características estaría diseñada para un tráfico de como máximo 4,000 vehículos por día, en base al Índice Medio Diario Anual (IMDA). Sin embargo, de acuerdo a OSITRAN la concesionaria DEVIANDES reporta que en la Carretera Central hay un tráfico de aproximadamente 6,000 vehículos por día en el punto de Corcona (OSITRAN, 2014).*

[3]Enlace web: http://portal.mtc.gob.pe/transportes/terrestre/documentos/REPORTE%20SOBRE%20V%C3%8DA%20ALTERNA%20A%20LA%20CARRETERA%20CENTRAL%20v5%20-%20NEUTRO.pdf

De acuerdo con lo establecido por el MTC, en su Manual de Operaciones: Diseño Geométrico, la Carretera Central, al ser una vía que tiene un tráfico de entre 4,000 y 6,000 vehículos por día se clasifica como una Autopista de Segunda Clase y debe tener calzadas divididas donde cada calzada debe contener dos o más carriles, junto con un control parcial de accesos que proporcionen flujos vehiculares continuos (MTC, 2014).

En consecuencia, de esta diferencia entre el tráfico actual que tiene la Carretera Central con el nivel de tráfico para el que está diseñada, la vía soporta una mayor cantidad de vehículos que excede la capacidad con la que fue diseñada, lo cual incrementa la congestión vehicular y deteriora el nivel de servicio de la carretera.

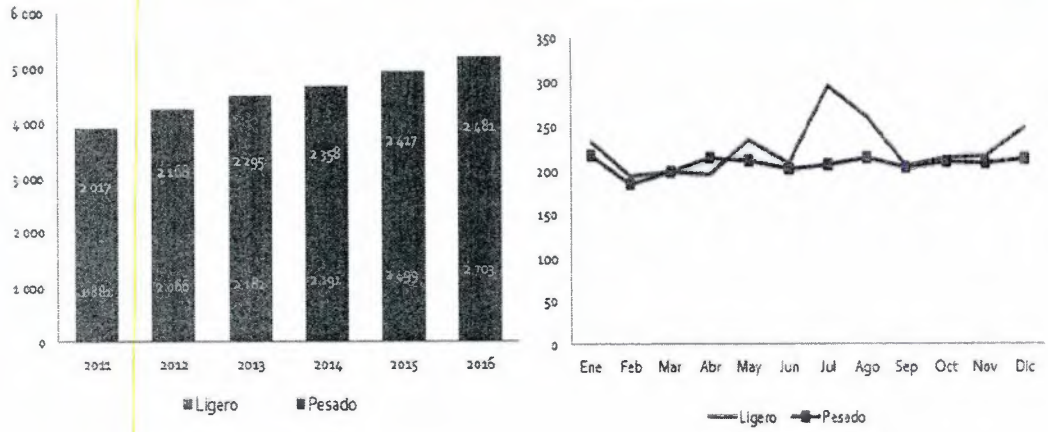
Asimismo, se puede observar que existen determinadas horas del día donde el tráfico de vehículos alcanza un punto máximo. Hasta antes del mediodía el mayor tráfico se da a las 4 de mañana con un tráfico aproximado de 3500 vehículos por día o 145 vehículos por hora. Luego del mediodía se observa el mayor tráfico a las 6 de la tarde con un tráfico de 4300 vehículos por día o 180 vehículos por hora.

Desagregando en base al tipo de vehículo se observa que cada tipo de vehículo tiene un mayor tráfico o bien cerca a las 4 de la mañana o bien cerca a las 6 de la tarde. Así los vehículos ligeros tienen mayor tráfico a las 5 de la tarde, los vehículos pesados de 2 a 4 ejes a las 4 de la mañana, y los vehículos pesados de 5 a más ejes a las 4 de la mañana.

Se puede observar que a las 11 de la noche se alcanza el mayor tráfico del día con un aproximado de 4100 vehículos por día o 170 vehículos por hora. Asimismo, a las 3 de la mañana se alcanza el menor tráfico del día con un tráfico de 1350 vehículos por día o 56 vehículos por hora.
Desagregando en base al tipo de vehículo se observa que cada tipo de vehículo tiene una diferente hora en la que alcanzan el mayor tráfico del día. Así, los vehículos ligeros presentan la mayor cantidad de tráfico a las 7 de la mañana, los vehículos pesados de 2 a 4 ejes a las 11 de la noche y los vehículos pesados de 5 a más ejes a las 5 de la mañana.

Por otro lado, en la siguiente grafica se puede observar el comportamiento de tráfico del año 2011 al 2016, expuesto en el informe de desempeño 2016 por la concesionaria del tramo N° 2 del corredor vial interoceánico Centro (Carretera central).- DEVIANDES.

Gráfico N° 1: Evolución del tráfico 2011-2016 (Miles de vehículos)



Fuente. Contrato de Concesión
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

En el gráfico anterior se observa el incremento de vehículos tanto ligeros como pesados, variación del tráfico vehicular de los registros de los años 2011 al 2016.

Por otro lado, también se puede analizar el flujo de vehículos medido en ejes cobrables (comparación 2015-2016) se produjo un incremento de 4,5%, superándose los 12 millones de ejes. Cabe indicar que el mayor número de ejes cobrables correspondieron en su mayoría a vehículos pesados, los que explicaron el 79,3% del total de ejes.

Cuadro N° 3: Participación del tráfico por tipo de tarifa cobrada, 2016

Garita de peaje	Tarifa Normal	Tarifa diferenciada	Total
Corcona	2 339 902	88 803	2 428 705
Ligero	1 149 186	54 379	1 203 565
Pesado	1 190 716	34 424	1 225 140
Casaracra	1 487 478	887	1 488 365
Ligero	675 776	887	676 663
Pesado	811 702	-	811 702
Quiulla	1 266 249	-	1 266 249
Ligero	822 462	-	822 462
Pesado	443 787	-	443 787
TOTAL	**5 093 629**	**89 690**	**5 183 319**
Ligero	2 647 424	55 266	2 702 690
Pesado	2 446 205	34 424	2 480 629

Fuente. Deviandes S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

De manera similar a lo observado al analizar el tráfico en unidades de vehículos por estación de peaje, la estación de Corcona (Carretera Central) también fue la que concentró el mayor tráfico medido en ejes cobrables, registrando casi la mitad (48,5%) del total de ejes de la Concesión, seguido por la estación Casaracra con un 31,2%, y en tercer lugar la estación de Quiulla con 20,2%, reportado en el informe de desempeño 2016 por la concesionaria del tramo N° 2 del corredor vial interoceánico Centro (Carretera central).- DEVIANDES.

En general, el incremento en la demanda del servicio se ha dado como consecuencia del incremento poblacional y del crecimiento económico, entre otras causas. El número de pasajeros que utilizan transporte interprovincial se ha incrementado sustantivamente en los últimos años. Durante el periodo 2005-2014, el número de pasajeros pasó de 58 millones a 79 millones, lo que representa un incremento de 35%.

Asimismo, a nivel de región de destino, se presenta el tránsito de pasajeros en el transporte interprovincial según región de destino durante el periodo 2010-2015. Se observa que para la región Lima el número de pasajeros fue de 27,573 miles durante el 2010 y de 30,788 miles durante el 2015, incrementándose en un 12% el tráfico de pasajeros. Para la región Junín, el número de pasajeros fue de 3141 miles durante el 2010 y de 3,631 miles durante el 2015, incrementándose en un 16% el tráfico de pasajeros. Para la región Pasco, el número de pasajeros fue de 766 miles durante el año 2010 y

de 1,478 miles durante el año 2015, incrementándose en un 93% el tráfico de pasajeros.

Región	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Lima	27,573	27,775	28,108	28,679	29,696	30,788
Junín	3,141	2,913	3,018	3,516	3,607	3,631
Pasco	766	756	825	1,462	1,375	1,478

El incremento de la demanda se ha cubierto por medio de dos mecanismos: en primer lugar, las empresas que cuentan con autorización pueden aumentar el número de buses que operan en determinadas rutas y en segundo lugar, nuevas empresas pueden solicitar autorizaciones para cubrir rutas nuevas.

1.2. La composición del transporte en la Carretera Central:
El tramo concesionado de la Carretera Central conecta las ciudades de Cerro de Pasco y Huancayo con Lima Metropolitana. La población de las tres regiones que albergan dichas ciudades, suma 12.5 millones de habitantes al 2015, es decir, aproximadamente el 40% del total de la población peruana. El tránsito de mercancías según el peso de los materiales transportados por el punto de peaje de Corcona. Se observa que en el sentido Lima-Centro y Centro-Lima las proporciones de mercancías no son idénticas, esto es debido a la distinta demanda de productos que hay entre Lima y el centro del país. Mientras que en Lima se demandan en mayor proporción alimentos perecibles, minerales no metálicos y materiales de construcción, en el centro del país los principales productos demandados son los materiales de construcción y los alimentos no perecibles. Esta diferencia de demandas genera una dependencia mutua entre Lima y el centro del país, debido a que producen y demandan mercancías distintas. Es debido a esta relación que la Carretera Central tiene importancia como vía de transporte que conecta Lima y el Centro del país. Por otro lado, respecto del tránsito de personas, el volumen de pasajeros transportados por medio del servicio público regular de transporte hacia diversos destinos ubicados en el Centro del Perú es de gran magnitud.

El flujo de pasajeros total en el año de 2015 por el punto de Corcona en la Carretera Central fue cercano a doce millones de pasajeros, lo que representa un promedio mensual de alrededor de un millón de pasajeros. Los meses con mayor afluencia de pasajeros en ambos sentidos son los meses de enero y agosto, donde cada mes se registra

un total que supera a 1150 mil pasajeros. Por el contrario, el mes de menor afluencia es el mes de abril, donde hay un flujo de aproximadamente 900 mil pasajeros. En general, los meses comprendidos entre marzo y junio; y los de setiembre y noviembre presentan flujos mensuales menores al millón de pasajeros mensual. En resumen, alrededor de un millón de pasajeros se desplaza por la Carretera Central por medio de la Carretera Central utilizando el transporte público regular habilitado por el MTC.

1.3. Las rutas alternas a la Carretera Central
En caso de una interrupción del tránsito vehicular por la Carretera Central, existe la posibilidad de utilizar vías alternativas, las cuales se pueden observar donde se presenta un esquema de las vías recomendadas por SUTRAN, con motivo de la interrupción de la Carretera Central debido a desastres naturales acaecidos entre febrero y abril del año 2016.
El problema inmediato que se identifica con respecto a la Carretera Central consiste en que las vías alternas que tienen una distancia de recorrido similar a la de Carretera Central no tienen la capacidad para transportar vehículos y buses de más de 3 ejes a excepción de la ruta alterna Huancayo-Huancavelica-Pisco-Lima, que permite el paso de buses y camiones de hasta 48 TM, y que sin embargo tiene una distancia total del recorrido de 684 km que representa más del doble del recorrido utilizando la Carretera Central.
(...)
2. Conclusiones
En base a lo expuesto se ha mostrado algunas características de la Carretera Central, las cuáles se estructuran alrededor de tres puntos:
1. El volumen del tránsito por la Carretera Central tiene variaciones a lo largo del día con un pico en horas de la tarde y el tránsito promedio supera las características establecidas en el Manual de Operaciones: Diseño Geométrico del MTC para una vía de su categoría. Además, la cantidad demandada de servicio de transporte de personas en el país se ha incrementado debido a factores económicos y demográficos.
2. La Carretera Central es muy importante dado el volumen de transporte de pasajeros y la composición del tránsito de mercancías que circula por ella. El transporte de mercancías, especialmente, cobra importancia debido a la interdependencia entre Lima y el Centro del país que surge de las diferencias de tipo entre las mercancías transportadas, sobre todo si se considera que una proporción importante de la carga que entra a Lima por la CC se compone de alimentos perecibles.
3. Las rutas alternas actuales de la Carretera Central no la sustituyen perfectamente debido a que existen restricciones a los tipos de

vehículos que pueden circular por ellas debido a sus características o debido a que tienen una distancia de recorrido mayor, para vías con iguales características geométricas.
Considerando estos tres puntos, creemos que se debe considerar como una solución de largo plazo el estudio de la factibilidad de la construcción de vías alternativas de comunicación, que permitan el tránsito de vehículos de diverso tamaño, y que permitan enfrentar el crecimiento de la demanda de transporte entre Lima y el Centro del Perú." (Se han omitido los gráficos.)

Este estudio es por demás ilustrativo de la realidad de la carretera central, de su importancia, y de la capacidad operativa que puede implicar la sobredemanda en el tránsito pesado y de pasajeros; asimismo podemos confirmar que las principales rutas alternas de acceso al centro del país están en proceso de construcción y/o mejoramiento, y no se encuentran totalmente operativas, razón por la cual las medidas de gestión de tránsito que se implementen deben tener la naturaleza de urgentes y permanentes sujetas a una evaluación permanente respecto a las condiciones de circulación.

MEDIDAS TEMPORALES DE CIRCULACIÓN

Durante los años 2015, 2016 y 2017 y 2018 debido a que las distorsiones que generan los vehículos especiales de carga pesada en la Carretera Central se mantienen, y estas agravan las condiciones de transitabilidad durante estos años se han dado las medidas restrictivas para estos vehículos, como la Resolución Directoral N° 5690-2017-MTC/15 que establecieron restricciones de circulación de vehículos de carga en la carretera central durante las fiestas de fin de año y de vehículos especiales y otros durante el 2018.
De igual forma la Resolución Directoral N° 55600-2018-MTC/15 que establecieron restricciones de circulación de vehículos en la Ruta Nacional PE-22 (carretera central) durante los días 22 y 25 de diciembre del 2018. Sin embargo, no solamente esos días se registra un tránsito caótico y con serios riesgos de accidentes, como el ocurrido la madrugada del 27 de diciembre del 2018, en el kilómetro 11 de la Carretera Central, en el tramo Lima - La Oroya, el cual ha dejado 9 fallecidos y 39 heridos, fruto de la caótica vía.

De igual manera, la Ley N° 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, declara de necesidad pública y preferente interés nacional la modernización de la infraestructura vial de la ruta nacional PE-22 carretera Central con la finalidad de atender la emergencia en la carretera Central y descongestionar la vía, sin

afectar las áreas naturales y arqueológicas protegidas y el medio ambiente; y la creación de la nueva autopista Central (Cieneguilla – Huaycán – La Oroya).

Por tales razones, en el presente Proyecto de Ley se establece la restricción de circulación para los vehículos de carga y/o mercancías a partir de tres (3) ejes a más en la Ruta Nacional PE-22 PE – 22 (Carretera Central), en el tramo comprendido entre el Km. 23 (Chaclacayo) hasta el Km 183 (La Oroya) y viceversa, con excepción de los que transporten carga de productos agrícolas o perecibles. Esta restricción de operaciones se establece con el fin de resguardar la seguridad de las personas, fomentar el turismo y coadyuvar a proteger el derecho laboral al debido descanso de los conductores de camiones de carga y/o mercancías.

EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente iniciativa de ley no es contraria a lo que dispone la Constitución Política del Perú y contribuye a descongestionar la carretera central, a disminuir el costo del Estado en el constante mantenimiento de las carreteras.

ANALISIS COSTO- BENEFICIO

El presente Proyecto de Ley no implica ningún costo adicional que afecte al erario nacional, por cuanto se trata de establecer restricciones para la circulación de vehículos de carga y/o mercancías a partir de tres (3) ejes a más, con excepción de los de productos agrícolas o perecibles, con lo que se contribuye a fomentar el turismo, a salvaguardar la seguridad de las personas actualmente con mayor riesgo de accidentes de tránsito debido al congestionamiento de la carretera central y coadyuvar a la protección del derecho de los conductores de camiones al debido descanso.