Proyecto de Ley N°...6635/2023-CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
AREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
12 DIC. 2023
RECIBIDO
Firma: Hora: 16:40

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE UNA VÍA ALTERNA A LA AUTOPISTA PANAMERICANA NORTE, PARA PERMITIR EL INGRESO Y SALIDA SIN PAGO DE PEAJE POR PARTE DE LOS USUARIOS QUE CIRCULAN DENTRO DE LOS DISTRITOS DE LIMA NORTE.

Los congresistas miembros del Grupo Parlamentario **ACCIÓN POPULAR**, a iniciativa del congresista **WILSON SOTO PALACIOS**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que les confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y conforme lo establece el numeral 2) del artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República, proponen la siguiente iniciativa legislativa.

El Congreso de la República;
Ha dado la siguiente Ley:

PROYECTO DE LEY

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE UNA VÍA ALTERNA A LA AUTOPISTA PANAMERICANA NORTE, PARA PERMITIR EL INGRESO Y SALIDA SIN PAGO DE PEAJE POR PARTE DE LOS USUARIOS QUE CIRCULAN DENTRO DE LOS DISTRITOS DE LIMA NORTE

Artículo Único. Declaratoria de Interés Nacional y Necesidad Pública

Declárese de interés nacional y necesidad pública la construcción de una vía alterna a la autopista panamericana norte, para permitir el ingreso y salida sin pago de peaje por parte de los usuarios que circulan dentro de los distritos de Lima Norte, a razón del peaje instalado en su jurisdicción que afecta la economía y el derecho de libertad de tránsito de los vecinos de los distritos de Santa Rosa, Puente Piedra, Comas, Los Olivos, Ancón y San Martin de Porres.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA

ÚNICA. De las acciones pertinentes

Se exhorta al Poder Ejecutivo, para que, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de Economía y Finanzas, articule acciones concertadas con la Municipalidad Metropolitana de Lima y Municipalidad De Puente Piedra, a fin de efectivizar la construcción de la vía alterna de acceso y salida dentro de la jurisdicción del distrito de Puente Piedra donde se encuentra ubicado el peaje dado en concesión.

Lima, diciembre de 2023.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ESPINOZA VARGAS Jhaec Darwin FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 06/12/2023 12:00:35-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: SOTO PALACIOS Wilson FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/12/2023 11:37:54-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: VERGARA MENDOZA Elvis Hernan FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 11/12/2023 15:57:55-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ESPINOZA VARGAS Jhaec Darwin FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 06/12/2023 12:00:56-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PORTERO LOPEZ Hilda Marleny FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/12/2023 17:52:24-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: DOROTEO CARBAJO Raul Felipe FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/12/2023 15:37:15-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ARAGON CARREÑO Luis Angel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/12/2023 11:17:48-0500

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **14** de **diciembre** de **2023**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° **6635/2023 CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de

1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.

GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. PROBLEMÁTICA

Para tener una mayor precisión en la historia y de los acontecimientos durante los últimos 10 años, nos permitiremos citar diferentes artículos que pormenorizan los detalles de la vulneración del derecho fundamental al libre tránsito que sufre toda la población de la Mancomunidad Lima Norte, por la presencia de un peaje concesionado a una empresa privada que los obliga a pagar por la circulación dentro de la ciudad, generando mayores costos diarios a los ciudadanos que viven dentro de la referida mancomunidad, situación que requiere la urgente solución, más si tenemos en cuenta que los estamentos Regionales Municipales y mucho menos el nacional no lo han hecho.

Es increíble tener en la actualidad contratos de concesión de peajes que vulneran los derechos de nuestros connacionales, afectando su economía, desarrollo profesional, laboral, educativo, de tránsito, debido al pago que supone ir al Centro de Lima pagando una tarifa de distrito en distrito dentro de la jurisdicción de Lima Metropolitana. Sobre estos hechos citamos lo siguiente:

> *"En 2013, durante la gestión de Susana Villarán, se firmó el contrato que permitió a Rutas de Lima colocar la nueva garita.*
>
> *Vecinos de Puente Piedra y transportistas han reaccionado violentamente contra la instalación de un nuevo peaje en la Panamericana Norte por parte de la empresa Rutas de Lima. En una protesta realizada hoy, los manifestantes han destruido y quemado las nuevas garitas y se enfrentaron a la autoridad con piedras y hasta bombas molotov.*
>
> *La instalación de este nuevo peaje es legal y está contemplado en el contrato que firmó la empresa con la Municipalidad de Lima en 2013, durante la gestión de la alcaldesa Susana Villarán. Gisella Benavente, defendió la construcción del peaje, ya que con este pago la empresa cobra por las obras realizadas. "Toda la inversión que se hace en obras se hace sin ningún presupuesto público y la tarifa de peajes sirve para recuperar esta inversión en obras que ya se hizo. Todas las tarifas están establecidas en el contrato de concesión", dijo a RPP Noticias Benavente.*

Críticas a la obra. Luis Quispe Candia, presidente de la ONG Luz Ámbar, consideró que el error se dio en la firma del contrato que permite la instalación del nuevo peaje. "Está en la Constitución que los contratos que firma el Estado, en este caso la Municipalidad (de Lima) con la empresa privada, están garantizados por la propia Constitución, y es una ley la que puede modificar", dijo el experto en temas de tránsito.

Las críticas no solo se enfocan en la instalación del nuevo peaje, sino también en el aumento de precios del otro peaje en Puente Piedra, ubicado a apenas un kilómetro de distancia. Un duro crítico de este peaje es el congresista de Acción Popular Víctor Andrés García Belaunde, quien lo calificó como "el peaje de la coima". "Debe haber una reacción de gente nueva que fumigue a la clase política peruana", se quejó en Ampliación de Noticias.

Así quedó el nuevo peaje de Puente Piedra tras la violenta protesta de hoy, y urge de necesidad inmediata por que avalaría una mejora en su estado crediticio y sobre demostraría la cancelación de la deuda ante todo y todas las entidades financieras, retomando una viabilidad de crédito si así lo quisiera"[1].

"Los primeros días del año 2017 han sido el escenario de un conflicto entre los habitantes de Puente Piedra y la Municipalidad Metropolitana de Lima. El problema : la puesta en marcha de un peaje, en el kilómetro 25,5 de la Panamericana Norte, puerta de entrada y salida de este distrito ubicado al norte de la ciudad de Lima. El 4 de Enero de 2017, una semana después de la aplicación de la nueva tarifa, los habitantes de los asentamientos humanos Laderas de Chillón y Eucaliptos, situados al costado del nuevo peaje, se han opuesto violentamente a esta medida incendiando la nueva infraestructura. Luego, el 5 de enero una protesta que reunió aproximadamente 200 personas se dirigió hacia la zona convirtiéndose en un enfrentamiento con la policía. Este conflicto ha dado lugar a un vivo debate político sobre la responsabilidad de la Municipalidad Metropolitana y precisamente del actual alcalde Luis Castañeda quien habría perdido 8 puntos de popularidad en el lapso de dos semanas. Desencadenado a nivel local, el conflicto ha tomado rápidamente una dimensión metropolitana, incluso nacional con la intervención del Presidente de la República, Pedro Pablo Kuczynski y del Ministro del interior quienes se pusieron del lado de los habitantes de Puente Piedra, denunciando un proyecto inviable. Tras 15

[1] https://rpp.pe/lima/actualidad/el-origen-del-peaje-que-ha-causado-violentas-protestas-en-puente-piedra-noticia-1021540

wsoto@congreso.gob.pe
www.congreso.gob.pe
Edificio Fernando Belaúnde Terry - Jirón Huallaga N° 368, Oficina 301 – Lima
Central Telefónica: 311-7777 Anexo: 7218

días de conflictos, el alcalde de Lima declaró durante el aniversario de la ciudad el 18 de enero, que el peaje sería suprimido".

Un peaje equitativo

La implementación de peajes en las grandes metrópolis es frecuente, sin embargo su función puede variar. Hay que distinguir los peajes de eje, cuyo objetivo principal es financiar una infraestructura, y los peajes de zona, cuyo objetivo es restringir el acceso de los vehículos a la ciudad como es el caso de Londres. En el caso de Puente Piedra, se trata de un peaje de eje que permite financiar las obras de mejoramiento de la Panamericana. El Alcalde de Lima precisó que la implementación del peaje estaba previsto en el contrato de concesión de los 3 grandes ejes metropolitanos que atraviesan Lima de norte a sur. El consorcio Rutas de Lima, encargado de esta concesión tenía el derecho de imponer esta tarifa que estaba fijada dentro de los términos del contrato sin embargo, ¿era esta medida era equitativa?

El debate académico sobre la problemática de la equidad de los peajes urbanos es abundante (Reigner & al, 2013) y nos entrega indicadores que permiten ver que las condiciones de esta equidad no están cumplidas en el caso del peaje de Puente Piedra. Para ser equitativo, un peaje urbano debe primero adoptar una tarifa razonable, es decir, que el costo adicional que trae no debe pesar sobre el presupuesto de la movilidad de las personas implicadas, lo que no es el caso en Puente Piedra. En efecto, para poder salir de sus hogares, los habitantes de Laderas de Chillón y Eucaliptos, cuyos ingresos son bajos, deben pagar 5 soles por recorrido. Además, la Panamericana siendo la columna vertebral de la red vial de Puente Piedra, tiene pocas alternativas al peaje (Avenida Gambetta al oeste y Avenida Chillón Trapiche al este). La elección de estos nuevos itinerarios conllevan una pérdida de tiempo importante (1 hora más según el Comercio), en un contexto local donde los tiempos de viaje ya son significativos (2 a 5 horas por día).

Así, el peaje penaliza los desplazamientos del domicilio al lugar trabajo, que son indispensables. En efecto, según un estudio del Observatorio Socio Económico Laboral realizado en los distritos del norte de Lima (Rodriguez, 2007), cerca de la mitad de los habitantes de Puente Piedra trabajan fuera del distrito, dentro de ellos

wsoto@congreso.gob.pe
www.congreso.gob.pe
Edificio Fernando Belaúnde Terry - Jirón Huallaga N° 368, Oficina 301 – Lima
Central Telefónica: 311-7777 Anexo: 7218

un tercio trabaja en los distritos del centro de Lima. El uso de la Panamericana para desplazarse en bus o en vehículo privado es un imperativo para una gran parte de la población de Puente Piedra.
Del punto de vista de la demanda, la implementación de este peaje conlleva entonces efectos particularmente negativos para la población local.

Infraestructura vial y desarrollo territorial

Ahora, si nos interesamos a la oferta, es decir, a la infraestructura construida gracias al peaje, el balance es cuestionable. En primer lugar, se trata de una concesión para el mejoramiento y mantenimiento de una ruta existente. Esto significa que las ganancias del peaje financian el mejoramiento de vías metropolitanas ya construidas al momento de concesionarlas en 2013.

Sin embargo, una de las críticas de los habitantes están justamente relacionadas con las diferencias observadas entre la parte sur de la Panamericana, en dirección hacia los distritos balnearios más favorecidos y la parte norte, más modesta.
Observamos efectivamente que la mayoría de los grandes arreglos y particularmente los costosos "by pass" serán efectuados en la parte sur del río Chillón (mapa adjunto), es decir, fuera del distrito de Puente Piedra. Así las ganancias de los diferentes peajes no están realmente orientadas hacia los territorios y las poblaciones de este distrito en particular ni al cono norte en general. Entonces podemos considerar que los intereses económicos de esta concesión priman sobre los aspectos sociales inherentes a su funcionamiento. La elección de la ubicación del peaje lo demuestra: situado un kilómetro antes del río Chillón (al nivel de Puente Chillón en el mapa), aprovecha la barrera física del río, atravesado por un solo puente que funciona finalmente como un cuello de botella para los automovilistas que deben atravesarlo para acceder a la ciudad.

En términos geográficos, la lógica de un eje, atravesado por puntos de pago (peajes) donde confluyen flujos de transporte se impone a la lógica de un área, donde se relacionan lugares a través de diferentes prácticas de movilidad.
A nivel económico, el desarrollo propio de la infraestructura prima sobre el desarrollo del territorio. Por lo tanto, la infraestructura atraviesa y estructura el territorio. Si a

wsoto@congreso.gob.pe
www.congreso.gob.pe
Edificio Fernando Belaúnde Terry - Jirón Huallaga N° 368, Oficina 301 – Lima
Central Telefónica: 311-7777 Anexo: 7218

principios del siglo XX Puente Piedra era solamente un pequeño pueblo rural, que crecía en verano con la llegada de los trabajadores temporeros en el campo, ahora es un distrito urbano en pleno crecimiento que participa del funcionamiento de la metrópolis de Lima. La piedra que hacía antes el puente entre las dos orillas del río Chillón se ha convertido en una autopista urbana que atraviesa de punta a punta el distrito y conecta a sus habitantes al resto de la aglomeración.

Si este punto de acceso ha sido estratégico para el desarrollo de Puente Piedra es todavía hoy muy importante para sus habitantes cuyas condiciones de movilidad son determinantes para asegurar su subsistencia. Antes de poner en funcionamiento el peaje, hubiese sido necesario un diagnóstico para evaluar los efectos segregativos de una medida que restringe y tarifica el acceso a la ciudad y sus oportunidades.
A modo de conclusión, podemos preguntarnos si la ausencia de subsidio público para mejorar los ejes metropolitanos y la elección de modos de financiamiento privado, como las concesiones, excluye de hecho estas consideraciones sobre el derecho a la ciudad y la dimensión inclusiva de las infraestructuras de transporte"[2].

II. ANTECEDENTES ACTUALES EN EL ÁMBITO LEGAL

Sobre el tema en particular es de conocimiento público los procesos iniciados por parte de la población, así como de la Municipalidad Lima en la gestión del señor alcalde Rafael López Aliaga, aquí una descripción:

"Peajes de Lima: Rafael López Aliaga pide al TC resolver habeas corpus presentado por pobladores de Puente Piedra

El alcalde de Lima señaló que el Tribunal Constitucional deberá resolver el problema que existe con la empresa Rutas de Lima que administra los peajes.
El alcalde de Lima, Rafael López Aliaga, señaló que los vecinos del distrito de Puente Piedra han presentado un recurso de habeas corpus ante el Tribunal Constitucional contra los peajes administrados por la empresa Rutas de Lima. En esa línea, invocó que se pronuncien lo más pronto posible.
"Invoco al Tribunal Constitucional a que de una vez se pueda ver porque es un tema de convulsión social. Es un habeas corpus por violación al derecho de tránsito,

[2] https://ifea.hypotheses.org/770

educación, discriminación y segregación de los vecinos de Lima y Puente Piedra", refirió en diálogo con Panamericana Televisión.

"Si estos peajes hubieran sido puestos a la entrada de La Molina, habría toda una maquinaria de abogados parando todo, pero aquí ha ocurrido un milagro. Uno de los 39 habeas corpus ha llegado al TC para que determine si esto es justo", agregó.

En otro momento, López Aliaga recordó que buscó acordar alguna solución con Rutas de Lima para solucionar el problema de los peajes, pero no se tuvo el éxito esperado.

"El primer pedido fue que muevan los peajes fuera de Puente Piedra para una zona más saliendo, como pasando Ancón, pero no. Todo es no. Pasamos al otro tema, de pagarle para que se vayan, le vamos a compensar para que se vayan, le dimos una cifra de acuerdo al flujo. Tampoco hubo respuesta", anotó la autoridad edil.

Así, el burgomaestre mencionó que insistirán con la intención de demandar a Brookfield, el fondo canadiense que es accionista principal de la concesión Rutas de Lima, ante la Bolsa de Nueva York y el Departamento de Justicia en Washington.

La gran promesa incumplida

El tema de los peajes es la gran deuda pendiente que el alcalde López Aliaga tiene desde que asumió su puesto el 1 de enero del 2023. De hecho, cuando estaba en campaña electoral el 2022, prometió que iban anularse.

Vecinos y alcaldes de Puente Piedra y Comas exigen a Rafael López Aliaga que anule peajes y cumpla su promesa.

"Nos sentaremos a negociar con los actuales concesionarios que lamentablemente han logrado lauros a nivel internacional en contra de la población de Lima, más aún sabiendo que los concesionarios están manchados de corrupción", dijo López Aliaga en conferencia de prensa el burgomaestre de la capital añadió que si bien no tiene esa facultad, tomará "otras vías de acción" en lugar de la nulidad. A partir de estos anuncios, los ciudadanos de Puente Piedra comenzaron a cuestionar al burgomaestre que decidió tomar acciones recién en julio.

El 9 de julio, López Aliaga anunció que la Municipalidad de Lima informó a la opinión pública que se dispuso el término del contrato con Rutas de Lima. A través de la

cuenta de Twitter del municipio, se da cuenta de esta decisión que alegra a miles de peruanos.

"En nuestro compromiso con la población, el alcalde Rafael López Aliaga junto al defensor del Pueblo y otros actores políticos, aprobaron la terminación del contrato Rutas de Lima S.A.C., por ser lesivo y vulnerar los derechos de los ciudadanos", se lee en la red social.

Tras este anuncio, López Aliaga dijo que el 29 de julio iba a tomar los peajes. Sin embargo, desde Brookfield, le respondieron con un comunicado.

"[...] ha emplazado a Rutas de Lina, nuestra afiliada, a entregarle los peajes correspondientes a la Concesión, bajo la ameniza de que de no hacerlo, los tomará directamente; desconociendo la medida cautelar de suspender la terminación del Contrato de Concesión hasta que el Tribunal Arbitral Internacional competente se pronuncie en forma definitiva", se lee en la respuesta.

"[...] consideraremos dicha actuación como una grave e irreparable violación a las garantías que los Tratados celebrados por el Estado Peruano otorgan como protección a los inversionistas extranjeros en el Perú", agregó la empresa.

III. AUDIENCIA PUBLICA POR PARTE DE LA COMISION DE DEFENSA DEL CONSUMIDOR Y ORGANISMOS REGULADORES DE LO SERVICIOS PUBLICOS DEL CONGRESO DE LA REPUBLICA

La Comisión de Defensa del Consumidor y Organismos Reguladores de los Servicios Públicos convocó el día 27 de noviembre del presente año, a una audiencia pública descentralizada en el distrito de Puente Piedra, donde se escuchó a la sociedad civil y las autoridades, básicamente sobre **el incremento del precio de los peajes y sus consecuencias en los usuarios de Lima Norte**.

Estuvieron presentes los alcaldes y autoridades de los distritos de Lima norte, representantes de la sociedad civil y los congresistas Sigrid Bazán (CD-JP), y Susel Paredes, discutiendo en la solución al cobro excesivo de peaje y la construcción de una ruta alterna.

El alcalde de Puente Piedra, Rennán Espinoza, lamentó que los vehículos del Estado que prestan servicios públicos (como serenazgo y recolector de basura) paguen peaje.

Por su parte, el alcalde de Ancón, Samuel Daza, dijo que los distritos más afectados con este peaje son jurisdicciones donde habitan personas de bajos recursos económicos, que solo trabajan para comer y gastan más de ocho soles al día de pasaje para ir al Centro de Lima.

También participaron los alcaldes de Comas (Ulises Villegas Rojas) e Independencia (Alfredo Reynaga Ramírez), quienes coincidieron que el trabajo en equipo de los burgomaestres del cono norte con el respaldo del Congreso podría facilitar la construcción de una obra (vía alterna) que beneficie a los cinco distritos afectados.

A su turno, la comisionada de la Defensoría del Pueblo, Gloria Montoya de la Iglesia, explicó que la empresa concesionaria no sigue el modelo de contrato original que se hizo con la Municipalidad de Lima y que ahora se rige por un acta del 2016, presuntamente irregular, por no contar con las opiniones de la Contraloría y el Ministerio de Economía y Finanzas.

Finalmente, el pedido de la población ante las autoridades presentes fue la ***CONSTRUCCIÓN DE VÍAS ALTERNAS EN FORMA INMEDIATA***, sin mayores obstáculos. Que se involucre el ejecutivo y los distritos y ejecuten la construcción de una vía en donde la población pueda transitar libremente sin pagar tarifas de peaje por salir de su distrito.

IV. DEFENSORIA DEL PUEBLO

Es importante mencionar lo emitido por la Defensoría del pueblo en sus informes ***"El caso de la Concesión Vías Nuevas de Lima y la afectación al interés público: Una aproximación a partir de la vulneración de los derechos fundamentales"***[3] que concluye:

> ***"III. Conclusiones.***
> *1. El contrato de concesión del proyecto Vías Nuevas de Lima entre la Municipalidad Metropolitana de Lima y Rutas de Lima ha sufrido una serie de modificaciones mediante "adenda" y "actas de acuerdos", para cuya suscripción no se emplearon mecanismos de participación ciudadana ni un análisis de los derechos afectados.*
> *2. La ejecución del contrato de concesión ha dado lugar a conflictos sociales que se han logrado apaciguar únicamente mediante la suspensión de los acuerdos*

[3] https://www.defensoria.gob.pe/wp-content/uploads/2023/07/ID-Rutas-de-Lima.pdf

relacionados a la puesta en funcionamiento de la nueva unidad de peaje Chillón (sentido Lima-Norte).

3. Las disposiciones contractuales analizadas en el presente documento atentan contra el interés público, debido a las siguientes razones:

3.1. La no existencia de una vía alterna a la Panamericana Norte, en el sentido Lima-Norte.

3.2. La prohibición expresa establecida en el contrato de generar una vía alterna, restricción que vulnera el derecho fundamental a la libertad de tránsito.

3.3. La disposición contractual para colocar la nueva unidad de peaje Chillón, en la Panamericana Norte (sentido Lima-Norte), conociendo que este hecho generaría conflictos sociales.

3.4. La suspensión de la habilitación de la nueva unidad de peaje Chillón ha generado una obligación de compensación que recae en la Municipalidad Metropolitana de Lima en favor del concesionario, lo cual afecta el presupuesto de la entidad para atender otras necesidades básicas de la población.

3.5. El mecanismo del redondeo en el cobro del peaje establecido en el contrato, ha sido aplicado de manera contraria a la legislación por Rutas de Lima en perjuicio de la ciudadanía, vulnerando los derechos fundamentales de los consumidores y usuarios, así como el derecho de propiedad.

4. A pesar de que la Ley N° 15773 presupone la existencia de una vía alterna como condición para establecer un peaje en otra carretera más ventajosa que la previa, el contrato ha impuesto una nueva unidad de peaje en la Panamericana Norte (sentido Lima-Norte).

Al Congreso de la República:

1. Modificar el Decreto Legislativo N° 1362, que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, a fin de:

1.1. Establecer mecanismos de participación ciudadana y de evaluaciones con enfoque de derechos en la adopción de iniciativas privadas.

1.2. Establecer la prohibición de que cualquier contrato suscrito mediante esta modalidad restrinja el ejercicio de atribuciones propias de la entidad pública, especialmente la construcción, mejoramiento, habilitación o rehabilitación de infraestructura pública, tales como vías públicas.

A la Procuraduría General del Estado

wsoto@congreso.gob.pe
www.congreso.gob.pe
Edificio Fernando Belaúnde Terry - Jirón Huallaga N° 368, Oficina 301 – Lima
Central Telefónica: 311-7777 Anexo: 7218

2. En el ejercicio de sus competencias orientadas a tutelar el interés público, evaluar el inicio de las acciones legales orientadas a nulificar los actos y efectos jurídicos que contravienen los intereses del Estado peruano, como consecuencia de la suscripción del contrato de concesión y sus demás acuerdos adoptados con posterioridad.

Así, mismo ponemos en análisis lo presentado por la Defensoría del Pueblo ante el Tribunal Constitucional, en un informe ampliatorio (el subrayado y negritas es nuestro):

"En julio, la Defensoría presentó un informe sobre la concesión vías nuevas de Lima y la afectación al interés público.

El pasado 25 de octubre, la Defensoría del Pueblo, a través de su Adjuntía de Asuntos Constitucionales, participó, bajo la calidad de amicus curiae, en la audiencia pública convocada por la Sala 2 del Tribunal Constitucional (TC), con la finalidad de exponer las razones de cómo el cobro del peaje Chillón (sentido de norte a sur) impacta en el ejercicio de la libertad de tránsito de las personas y demás derechos fundamentales. Se hizo en el marco de una demanda de habeas corpus contra la empresa Rutas de Lima S.A.C. y la Municipalidad Metropolitana de Lima.

A partir de una supervisión institucional realizada el 30 de octubre a la vía concesionada, otras rutas y zonas aledañas de Puente Piedra, se elaboró un informe que fue remitido al TC para que este organismo autónomo cuente con mayores argumentos antes de resolver esta controversia compleja y de alto impacto social. El informe en mención muestra, entre otros aspectos, los siguientes hallazgos:

1) El peaje ha dividido al distrito de Puente Piedra en 2 zonas: norte y sur.

2) El único hospital de nivel 2 del distrito, los colegios más emblemáticos y los 2 mercados mayoristas (Huamantanga y Tres Regiones) se encuentran ubicados en la zona norte, razón por la cual la población del lado sur debe pagar obligatoriamente el peaje para acceder a los servicios de salud, educación o realizar compras a bajo costo.

3) Las unidades de seguridad ciudadana y recolección de residuos sólidos deben pagar peaje para cumplir con la prestación de su servicio público en beneficio de la localidad en la parte sur.

4) No se han identificado rutas alternas al peaje Chillón (sentido de norte a sur), porque no hay condiciones de accesibilidad para la población.

wsoto@congreso.gob.pe
www.congreso.gob.pe

Edificio Fernando Belaúnde Terry - Jirón Huallaga N° 368, Oficina 301 – Lima
Central Telefónica: 311-7777 Anexo: 7218

5) La imposición del peaje vulnera el derecho a la libertad de tránsito, salud, educación, libre desarrollo de la persona, empresa y comercio.

Es importante destacar que, ***según cifras oficiales del INEI, el 72.7% de los hogares del distrito de Puente Piedra cuentan con un ingreso que puede estar muy por debajo o similar al sueldo mínimo vital vigente (S/ 1,025 soles). En consecuencia, la imposición de un peaje ubicado dentro de su distrito intensifica las brechas económicas, sociales y restringe el ejercicio de sus derechos básicos y el acceso a diversos servicios públicos.***

Desde la Defensoría del Pueblo hacemos una invocación al TC para que tome en cuenta los elementos ofrecidos como producto de nuestra supervisión al peaje y adopte una decisión que respete los derechos de la ciudadanía, en especial, de aquellos que se hallan en condición de vulnerabilidad.

Finalmente, acompañamos el amicus curiae para conocimiento público: https://www.defensoria.gob.pe/wp-content/uploads/2023/11/Amicus-curiae-Exp.-01072-2023-HC-TC-Rutas-de-Lima.pdf

V. DE LA DECLARATORIA DE INTERÉS

El Congreso de la República tiene entre sus competencias emitir normas declarativas a través de leyes, acorde a la Constitución:

> *"la Constitución Política del Perú establece, entre otras disposiciones, las competencias de aprobación de diversas normas declarativas, (...) tanto el Congreso de la República como los tres niveles de gobierno (nacional, regional y locales) aprueban normas en este sentido, pues no existe en el ordenamiento jurídico peruano legislación que desarrolle este aspecto. Así, el Congreso las aprueba a través de leyes; el Ejecutivo mediante decretos legislativos y decretos supremos; las regiones con ordenanzas regionales; y las municipalidades con ordenanzas municipales"*[4].

Por su parte, tomando como base el Informe Legal del Ministerio de Justicia en el cual se estableció que las normas que declaran de interés nacional y necesidad pública algunos proyectos para su consolidación deben perseguir el bienestar de la población:

[4] JIMÉNEZ Gonzales, Oscar — "Estudio sobre normas que declaran de necesidad pública e interés nacional diversas materias" [Informe Temático N° 10/2012-2013]. Lima: Departamento de investigación y documentación parlamentaria del Congreso de la República, 2013, p. 3.

"las propuestas normativas que incorporen las categorías necesidad pública e interés nacional deberán tener como objetivo el bienestar de la sociedad y reconducir a la satisfacción de los derechos fundamentales, lo cual tendrá como fin último la protección de la dignidad de la persona humana, atendiendo a los siguientes parámetros:

- *Que su contenido esté vinculado al bien común.*
- *Que se contribuya a la realización de la dignidad humana.*
- *Que se fortalezcan los principios democráticos y la convivencia pluralista.*
- *Que permita evaluar otros dispositivos normativos que contengan derechos y deberes constitucionales, así como legales.*
- *Que integre un proceso de toma de decisión y sea materializado por los entes competentes del Estado"*[5].

El Tribunal Constitucional ha indicado en su Sentencia 0090-2004-AATTC, de fecha 05 de julio de 2004, el significado dual de "interés público":

"El interés público tiene que ver con aquello que beneficia a todos; por ende, es sinónimo y equivalente al interés general de la comunidad. (...) Consecuentemente, el Interés público es simultáneamente un principio político de la organización estatal y un Concepto jurídico. En el primer caso opera como una proposición ético-política fundamental que informa todas las decisiones gubernamentales; en tanto que en el segundo actúa como una idea que permite determinar en qué circunstancias el Estado debe prohibir, limitar, coactar, autorizar, permitir o anular algo" (fundamento 11).

Ahora bien, no debe entenderse que las declaraciones de necesidad nacional únicamente responden a un proyecto de nivel nacional; también es posible la determinación del interés nacional de un proyecto regional o local, de acuerdo al plan de descentralización reconocido en los artículos 188 y siguientes de la Constitución y la Ley 27783, Ley de Bases de la Descentralización.

[5] MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS — "Informe Legal sobre la naturaleza jurídica e implicancias de las normas consideradas —declaraciones de necesidad pública e interés nacional" [Informe N° 036-2013-JUS/DNAJ]. Lima: Dirección General de Desarrollo y Ordenamiento Jurídico, 2013, p. 8.

wsoto@congreso.gob.pe
www.congreso.gob.pe

Edificio Fernando Belaúnde Terry - Jirón Huallaga N° 368, Oficina 301 – Lima
Central Telefónica: 311-7777 Anexo: 7218

De esta forma, queda claro que el Congreso de la República tiene competencia para la emisión de leyes declarativas que establezcan, de forma justificada, el interés nacional y necesidad pública de determinados proyectos, sean de ámbito local, regional o nacional.

VI. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

El beneficio inmediato a la población *"según cifras oficiales del INEI, el 72.7% de los hogares del distrito de Puente Piedra cuentan con un ingreso que puede estar muy por debajo o similar al sueldo mínimo vital vigente (S/ 1,025 soles)".*

En consecuencia, la imposición de un peaje dentro de nuestro distrito agudiza las disparidades económicas y sociales, además de restringir el ejercicio de nuestros derechos fundamentales y el acceso a diversos servicios públicos. La instauración de vías alternas de entrada y salida libres de tarifas tiene un impacto positivo en la economía de cada residente, aumentando su poder adquisitivo y generando una mayor circulación monetaria en el comercio, el uso de servicios y otros aspectos, fortaleciendo en especial la estabilidad de la canasta familiar.

Es crucial destacar que la implementación de esta medida no implica costos adicionales para el Estado; por el contrario, conlleva beneficios significativos para la sociedad en su conjunto. La presente iniciativa no representa un aumento en el gasto del erario nacional, ya que se trata de un proyecto de carácter declarativo y de interés nacional. De esta manera, se propone una solución que no solo aborda las problemáticas sociales y económicas derivadas del peaje actual, sino que también contribuye al bienestar general de la comunidad.

VII. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La propuesta legislativa no impacta las disposiciones consagradas en la Constitución Política del Perú ni en el marco legal vigente. Su objetivo es declarar de interés nacional y necesidad pública la construcción de vías alternas de entrada y salida en el distrito de Puente Piedra. Esta iniciativa surge como respuesta a los desafíos generados por la presencia de un peaje en esa jurisdicción, el cual ha dado lugar a problemáticas sociales derivadas de su impacto económico.

VIII. VINCULACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y CON LAS POLÍTICAS DEL ACUERDO NACIONAL

La iniciativa legislativa guarda concordancia con los siguientes temas contemplados en la Agenda Legislativa para el período anual de sesiones 2022-2023:

i. *Tema N° 77: Medidas referidas a los consumidores y los usuarios de servicios públicos*
ii. *Tema N° 92: Medidas para promover el desarrollo de infraestructura en el sector urbano, rural, en las comunidades campesinas y en la amazonia".*
iii. *Tema N° 90: Declaratorias de interés nacional y necesidad pública referidas a obras de infraestructura.*

wsoto@congreso.gob.pe
www.congreso.gob.pe
Edificio Fernando Belaúnde Terry - Jirón Huallaga N° 368, Oficina 301 – Lima
Central Telefónica: 311-7777 Anexo: 7218