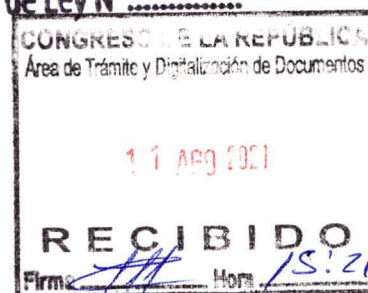


TRANSPORTES

P.L. 561 y OTROS

Proyecto de Ley N° 066-2021-CR



"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"
"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"

OFICIO N° 547 -2021 -PR

Señora
MARÍA DEL CARMEN ALVA PRIETO
Presidenta del Congreso de la República
Presente.-



Lima, 11 de agosto de 2021



Tenemos el agrado de dirigirnos a usted, con relación a la Autógrafa de Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la creación del camino vecinal tramo Boca Shirarine-Shirarine- La Perla de Anangari-Zungaroyali Alto -Zungaroyali Bajo, intersección con la carretera San Francisco-Puerto Davis, en el distrito de Puerto Bermúdez, provincia de Oxapampa, departamento de Pasco y otros proyectos sobre vías de comunicación en el departamento de Pasco. Al respecto, estimamos conveniente observar la misma por lo siguiente:

Aspectos ambientales

1. De acuerdo a lo mencionado en el sustento de la Autógrafa de Ley presentado por la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, no se aprecia que se haya realizado una evaluación del medio donde se realizaría el camino vecinal propuesto, así como los demás proyectos que se señalan en su artículo 2, los mismos que podrían afectar los ecosistemas y las comunidades nativas presentes en la zona de influencia. Asimismo, en el mencionado sustento, se hace referencia a estudios que evalúan los beneficios de los caminos vecinales y las redes de comunicación como carreteras, puentes y aeropuerto, pero no precisa si dichos estudios corresponden a la zona propuesta en la Autógrafa de Ley, ni tampoco se hace referencia a la fuente de la información; siendo esta información importante para determinar la viabilidad técnica de lo propuesto en la fórmula legal.

Por otro lado, a partir de la información analizada se determina que, la zona de influencia que comprende la construcción del camino vecinal en el tramo indicado en la Autógrafa de Ley, se encuentran predominando ecosistemas de Bosque de Colina Alta, y zonas de intervención antrópica donde se desarrollan actividades agrícolas y vegetación secundaria.

En relación a la información de degradación registrada en los ecosistemas en el distrito de Puerto Bermúdez, entorno de interés para la creación del camino vecinal, se ha identificado al año 2019 una superficie degradada de 263,425.95 ha, y en el análisis entre el año 2015 al 2019, se ha identificado un incremento de la degradación de 20,683.80 ha, esto producto de las actividades antrópicas en la zona, principalmente el agrícola.

El área en la que se proyecta desarrollar el camino vecinal, señalado en la Autógrafa de Ley, se encuentra dentro de la zona de amortiguamiento de la Reserva Comunal El Sira, con presencia de comunidades nativas en el trayecto o trazo del proyecto. Asimismo, se aprecia que los ámbitos de los demás proyectos contenidos en la Autógrafa de Ley comprenderían áreas naturales protegidas y sus zonas de amortiguamiento ubicadas en el departamento de Pasco, como el Bosque de

Protección San Matías - San Carlos, el Parque Nacional Yanachaga – Chemillén, la Reserva Comunal Yanasha, el Santuario Histórico Chacamarca, la Reserva Nacional de Junín, y la ya mencionada Reserva Comunal El Sira.

En ese sentido, de considerar la creación del camino vecinal en los tramos en mención, así como los demás proyectos mencionados en la Autógrafa de Ley, se debe tener en cuenta que podrían ocasionar el incremento de los indicadores de degradación en los ecosistemas, así como la afectación de las comunidades nativas de la zona, motivo por el cual es importante que previo a la ejecución de actividades para su creación, se realicen los estudios de viabilidad correspondientes, con énfasis en los componentes ambiental y social, y se soliciten las opiniones técnicas correspondientes a las entidades competentes (Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas, Ministerio de Cultura, entre otras), en marco de la normativa vigente.

Sobre la priorización de proyectos de inversión

2. De acuerdo con lo establecido en el literal a) del artículo 23 de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, son funciones de los Ministerios formular, planear, dirigir, coordinar, ejecutar, supervisar y evaluar la política nacional y sectorial bajo su competencia, aplicable a todos los niveles de gobierno.

La Política Nacional de Promoción de la Inversión Privada en Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos¹, señala que es el Estado, a través de los Ministerios, Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales, el que prioriza y orienta el desarrollo ordenado de las Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, según las prioridades nacionales, sectoriales, regionales y locales, considerando para ello la política de descentralización del país.

Asimismo, corresponde precisar que, tratándose de participación privada en la provisión de infraestructura pública, el Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, establece como uno de los principios más importantes para guiar el desarrollo de las APP, la priorización y planificación a través de los Ministerios, Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales.

Al respecto, el Principio de Planificación contenido en el artículo 4 del Decreto Legislativo N° 1362, establece que las entidades públicas titulares de proyectos, priorizan y orientan el desarrollo ordenado de las APP y de los Proyectos en Activos, según las prioridades y planes nacionales, sectoriales, regionales y locales, considerando para ello la política de descentralización del país. En consecuencia, son los Ministerios, Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales, como titulares del proyecto a desarrollarse, los que identifican, priorizan y formulan los proyectos a ejecutarse bajo las modalidades reguladas en el Decreto Legislativo N° 1362.

Dicha planificación se plasma en el Informe Multianual de Inversiones (IMIAPP), el cual obedece al diagnóstico sobre la situación actual, los niveles de servicio que se busca alcanzar en atención a las prioridades de los Ministerios, Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales de manera consistente con su capacidad presupuestal en el corto, mediano y largo plazo.

De este modo, la Autógrafa de Ley determina ex ante la necesidad de ejecutar el mejoramiento del Sistema Ferroviario Lima – La Oroya – Cerro de Pasco, sin

¹ Aprobada mediante Decreto Supremo N° 077-2016-EF.

presentarse el sustento técnico que respalde dicho nivel de intervención y sin que medie la evaluación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) como entidad competente de la planificación en materia de infraestructura de transporte ferroviario. Asimismo, su incorporación a través de una ley no permite determinar si es económica y técnicamente viable su ejecución.

Por lo tanto, son las autoridades competentes previstas por la normativa vigente a quienes –conforme a sus políticas, planes y presupuestos aprobados- les corresponde declarar la prioridad y/o necesidad para el desarrollo y/o ejecución de proyectos de inversión que tengan como objetivo la provisión de infraestructura pública y/o servicios públicos a su cargo.

En consecuencia, no corresponde que mediante una Ley se priorice un proyecto de inversión objeto de la Autógrafa de Ley, sino a las entidades competentes.

Sobre la ejecución del proyecto para el mejoramiento del Sistema Ferroviario Lima – La Oroya – Cerro de Pasco

3. Corresponde señalar que la provisión de la infraestructura pública puede realizarse a través de distintos mecanismos, incluyendo la administración directa, la obra pública, las obras por impuestos o las asociaciones público privadas. La elección de la modalidad de provisión de una infraestructura pública requiere un análisis previo a fin de determinar para cada caso particular, aquel mecanismo que provea mayor Valor por Dinero al Estado.

Bajo esta premisa y en concordancia con los alcances del Principio de Valor por Dinero, el numeral 4.2. del Decreto Legislativo N° 1362, establece que las entidades públicas titulares de proyectos deben seleccionar la modalidad de ejecución más adecuada para llevar a cabo el proyecto, teniendo en cuenta la aplicación de los Criterios de Elegibilidad. De esta manera, corresponde a dichas entidades evaluar y determinar, bajo un enfoque cualitativo, los beneficios de desarrollar un proyecto como una APP, frente al régimen general de contratación pública.

En este sentido, es competencia del Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local titular del proyecto, realizar un análisis respecto a si la participación privada en la provisión de la infraestructura pública o del servicio público mediante el mecanismo de las Asociaciones Público Privadas, resultan más beneficiosos para la sociedad respecto a si éstos fuesen provistos por el Estado a través de una obra pública.

Para el caso concreto, corresponde evaluar técnicamente: (i) el nivel de transferencia de riesgos; (ii) la capacidad de medición de la disponibilidad y calidad del servicio; (iii) la minimización de costos del ciclo del proyecto; (iv) el financiamiento por usuarios, dependiendo de la modalidad elegida; (v) las ventajas y limitaciones de la obra pública tradicional; (vi) los costos del proceso de APP; (vii) factores relacionados al éxito del proyecto; y, (viii) competencia por el mercado, entre otros. Esta evaluación permitirá identificar la opción de contratación que ofrece mayor Valor por Dinero para la sociedad y determinar, bajo un enfoque cualitativo, los beneficios de desarrollar un proyecto como Asociación Público Privada (APP) frente al régimen general de contratación pública.

Por ello, en el marco del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada, no es la Ley sino las evaluaciones técnicas, legales y económicas desarrolladas por las entidades competentes, las que legitiman y sustentan la elección de una u otra

modalidad para la ejecución de proyectos de inversión pública. De lo contrario, la Autógrafa de Ley tendría efectos meramente declarativos e incluso, podría generar una utilización ineficiente de los recursos públicos, contraviniendo, además, el Principio de Valor por Dinero regulado en el Decreto Legislativo N° 1362.

4. Sobre la base de lo señalado, es importante señalar que, la Autógrafa de Ley tiene por objeto declarar de necesidad pública el mejoramiento de la infraestructura del sistema de transporte ferroviario Cerro de Pasco-La Oroya-Lima, el cual forma parte del ámbito del Contrato de Concesión del Ferrocarril del Centro, suscrito entre el MTC y la empresa concesionaria Ferrovías Central Andina S.A. (en adelante, la empresa concesionaria).

Al respecto, con fecha 19 de julio de 1999, el MTC suscribió con la empresa concesionaria, el Contrato de Concesión del Ferrocarril del Centro, mediante el cual el MTC otorga en favor de la empresa concesionaria la Concesión para el mantenimiento, rehabilitación y la explotación de los Bienes de la Concesión, así como para la construcción de obras de Infraestructura Vial Ferroviaria, para la prestación de Servicios de Transporte Ferroviario y de Servicios Complementarios en el Área Matriz.

Asimismo, es importante señalar que el Contrato de Concesión del Ferrocarril del Centro, entre otras cláusulas contiene disposiciones relativas a los siguientes aspectos: (i) Régimen de bienes de la concesión; (ii) Derechos y deberes del concesionario; (iii) Condiciones del Servicio de Transporte Ferroviario; (iv) Equilibrio económico; y (v) Modificaciones al contrato.

Adicionalmente, es preciso mencionar que, el MTC dio inicio al proceso de evaluación conjunta sobre la adenda N° 10 del Contrato de Concesión del Ferrocarril del Centro, el cual tiene por objeto, entre otros, acordar la ejecución de inversiones adicionales.

Teniendo en cuenta lo antes mencionado, y considerando que la propuesta legislativa plantea declarar de necesidad pública el mejoramiento de la infraestructura del sistema de transporte ferroviario Lima – La Oroya – Cerro de Pasco, para el transporte de pasajeros y carga, se informa que la implementación de las intervenciones propuestas se encuentra en evaluación por parte de las entidades competentes a fin de determinar la necesidad y conveniencia de atenderlas mediante su incorporación en el Contrato de Concesión del Ferrocarril del Centro, ejecutado por la empresa concesionaria.

Por ello, se formula observación a la Autógrafa, en tanto que mediante una norma se busca declarar de necesidad pública e interés nacional el mejoramiento de la referida infraestructura ferroviaria, sin considerar los alcances del proyecto, las competencias legalmente establecidas y demás obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión mencionado.

Por lo que, es necesario considerar que, la inclusión o imposición de nuevas obligaciones contractuales –construcción de infraestructura adicional o ejecución de nuevas prestaciones– de forma unilateral mediante un instrumento normativo, generaría mayores costos en los que tendría que incurrir el concesionario, lo cual podría vulnerar la cláusula de equilibrio económico del contrato así como afectar la libertad económica contractual reconocida en el artículo 62 de la Constitución Política del Perú, según la cual los términos contractuales no pueden ser modificados por leyes u otras disposiciones de cualquier clase.

Respecto a la declaración de necesidad pública y de interés nacional de los proyectos inversión pública

5. Al respecto, el artículo 4 de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, en concordancia con el artículo 119 de la Constitución Política del Perú, establece que los Ministerios son los encargados de diseñar, establecer, ejecutar y supervisar las políticas nacionales y sectoriales, asumiendo la rectoría respecto de ellas. De igual manera, los Gobiernos Regionales y los Gobiernos Locales, en el marco de sus funciones previstas en la Ley N° 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales, y la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, son los responsables de promover la adecuada prestación de los servicios públicos y el desarrollo integral sostenible de su circunscripción, conforme a sus respectivos planes concertados en armonía con las políticas y planes nacionales.

En esa misma línea, según la normativa del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones corresponde a los Sectores, Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales, en el ámbito de sus respectivas competencias, determinar las brechas de infraestructura o de acceso a servicios públicos, así como definir los objetivos a alcanzar respecto a dichas brechas mediante el establecimiento de metas e indicadores, de acuerdo con los objetivos nacionales, regionales y locales establecidos en la planificación estratégica².

Asimismo, sobre la base del diagnóstico de brechas y objetivos establecidos, las entidades definen sus criterios de priorización para la selección de la cartera de inversiones, debiendo considerarse para ello, la capacidad de gasto de capital y del gasto corriente para su operación y mantenimiento, así como la continuidad de las inversiones que se encuentran en ejecución.

Luego de ello, en el caso de los proyectos de inversión, se evalúa su viabilidad, para lo cual se desarrolla la fase de Formulación y Evaluación, como requisito previo a la fase de Ejecución. Después de contar con la declaración de viabilidad en el caso de los proyectos de inversión y de la aprobación, en el caso de las inversiones de optimización, ampliación marginal, reposición y rehabilitación - IOARR, las inversiones ingresan a la fase de Ejecución del Ciclo de Inversión, que comprende la elaboración del expediente técnico o documento equivalente y la ejecución física de las inversiones. Cabe precisar que bajo el marco técnico normativo del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, se prevé que en la fase de Ejecución, la Unidad Ejecutora de Inversiones debe obtener la clasificación y certificación ambiental, así como las certificaciones sectoriales que correspondan, de acuerdo a la normativa de la materia; lo que implica que las inversiones en el marco del referido Sistema Nacional deben preservar las áreas naturales y arqueológicas de las zonas de influencia de la intervención, así como el medio ambiente.

En ese sentido, una vez culminada la ejecución física de las inversiones y habiéndose efectuado la recepción de los activos de acuerdo a la normativa de la materia, la Unidad Ejecutora de Inversiones realiza la entrega física de las mismas a la entidad titular de los activos o responsable de la provisión de los servicios en la fase de Funcionamiento.

Dicha fase de Funcionamiento comprende la operación y mantenimiento de los activos generados con la ejecución de la inversión y la provisión de los servicios implementados con dicha inversión. En esta fase las inversiones pueden ser objeto de evaluaciones ex post, así como la rendición de cuentas. La operación y mantenimiento de los activos generados con la ejecución de las inversiones, así como la provisión de

² De conformidad con lo establecidos en los artículos 3 y 4 del Decreto Legislativo N° 1252.

- los servicios implementados con dichas inversiones, con base en las estimaciones realizadas en la fase de Formulación y Evaluación, se encuentra a cargo de la entidad titular de los activos o responsable de la provisión de los servicios. En ese sentido, es competencia de las entidades titulares determinar las acciones para el Funcionamiento de los activos generados con la inversión.
6. De otro lado, cabe señalar que en el aplicativo informático del Banco de Inversiones se encuentran registradas diez (10) inversiones vinculadas a la Autógrafa de Ley, cuyo detalle se muestra a continuación:

Cuadro N° 01: Inversiones vinculadas a la Autógrafa de Ley									
N°	Código/ SNIP CUI	Nombre del Proyecto de Inversión/IOARR	Unidad Formuladora	Unidad Ejecutora de Inversiones	Monto de Inversión Actualizado(S /.)	Estado de Viabilidad /aprobación	Estado de Inversión	Expediente Técnico/D oc. Equivalent e	Incluido PMI (2021- 2023)
1	CUI 233210 0	CREACION DEL CAMINO VECINAL TRAMO BOCA SHIRARINE- SHIRARINE-LA PERLA DE ANANGARI-ZUNGARROYALI ALTO- ZUNGARROYALI BAJO INTERSECCION CON LA CARRETERA SAN FRANCISCO- PUERTO DAVIS, EN EL DISTRITO DE PUERTO BERMUDEZ, PROVINCIA DE OXAPAMPA - PASCO (proyecto de inversión)	GOBIERNO REGIONAL PASCO	GOBIERNO REGIONAL PASCO	17.049.120,0 0	SI 23/12/201 6	ACTIV O	NO	SI GOBIERN O REGIONAL PASCO
2	CUI 213192 5	MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA VILLA RICA - PUERTO BERMÚDEZ DISTRITO DE VILLA RICA - PROVINCIA DE OXAPAMPA - DEPARTAMENTO DE PASCO (proyecto de inversión)	DIRECCIÓN DE ESTUDIOS DE PROVIAS NACIONAL	DIRECCIÓN DE OBRAS DE PROVIAS NACIONAL	1.003.772.44 5	SI 10/08/201 8	ACTIV O	NO	SI MINISTERI O DE TRANSPOR TES Y COMUNIC ACIONES
3	CUI 243603 6	REMODELACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE; EN EL(LA) RAMAL LA OROYA – CERRO DE PASCO, DEL FERROCARRIL DEL CENTRO, TRAMO: PK 50 AL PK 115, PARA EL REPLAN DE DESCONTAMINACIÓN Y TRATAMIENTO DE PASIVOS AMBIENTALES. EN LA LOCALIDAD NINACACA, DISTRITO DE NINACACA, PROVINCIA PASCO, DEPARTAMENTO PASCO (IOARR)	DIRECCIÓN DE INVERSIÓN PRIVADA EN TRANSPORTE S	DIRECCIÓN DE GESTIÓN EN INFRAESTRU CTURA Y SERVICIOS DE TRANSPORTE	20.738.360,4 5	SI 27/12/201 8	ACTIV O	NO	SI MINISTERI O DE TRANSPOR TES Y COMUNIC ACIONES
4	CUI 225699 1	CONSTRUCCION DEL TÚNEL TRASANDINO, PROVINCIAS DE HUARACHIRI Y YAULI, DEPARTAMENTOS DE LIMA Y JUNIN (Proyecto de Inversión)	Dirección de Gestión en Infraestructu ra y Servicios de Transporte - MTC	MINISTERIO DE TRANSPORTE SY COMUNICACI ONES Administraci ón General- MTC	0,00	EN FORMULA CION	ACTIV O	NO	SI MINISTERI O DE TRANSPOR TES Y COMUNIC ACIONES - MTC
5	CUI 233836 6	CREACION Y MEJORAMIENTO DE CAMINO VECINAL ENTRE EL ACCESO DE SAN JOSE DE APURUCAYALI Y LAS COMUNIDADES NATIVAS DE DINAMARCA - PUERTO BELEN EN EL, DISTRITO DE CONSTITUCION - OXAPAMPA - PASCO (Proyecto de Inversión)	GERENCIA DE INFRAESTRU CTURA Y DESARROLLO URBANO Y RURAL	MUNICIPALI DAD DISTRITAL DE CONSTITUCI ON	7.875.789,00	SI 9/01/2017	ACTIV O	NO	NO
6	CUI 233804 6	CREACION Y MEJORAMIENTO DEL CAMINO VECINAL ENTRE LAS COMUNIDADES NATIVAS DE CAHUAPANAS, PUERTO LETICIA Y SAN JOSE DE APURUCAYALI,	MUNICIPALI DAD DISTRITAL DE CONSTITUCI ON	MUNICIPALI DAD DISTRITAL DE CONSTITUCI ON	12.865.975,8 0	SI 9/01/2017	ACTIV O	NO	SI MUNICIPA LIDAD DISTRITAL DE

		DISTRITO DE CONSTITUCION - OXAPAMPA - PASCO (Proyecto de Inversión)							CONSTITUCION
7	CUI 2445434	CREACION DE LA CARRETERA VECINAL SAN LUIS - BUENOS AIRES - ALTO YAMUSHIMAS DEL DISTRITO DE CONSTITUCION - PROVINCIA DE OXAPAMPA - DEPARTAMENTO DE PASCO (Proyecto de Inversión)	MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE CONSTITUCION	MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE CONSTITUCION	3.746.394,42	SI 26/04/2019	ACTIVO	SI	SI MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE CONSTITUCION
8	CUI 2360327	CREACION DE LOS SERVICIOS DE TRANSITABILIDAD VEHICULAR Y PEATONAL DEL PUENTE AGUACHINI - DISTRITO DE PUERTO BERMUDEZ - PROVINCIA DE OXAPAMPA - DEPARTAMENTO DE PASCO (Proyecto de Inversión)	MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE OXAPAMPA	MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE OXAPAMPA	6.197.633,70	SI 6/03/2018	ACTIVO	NO	SI MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE OXAPAMPA
9	CUI 2107299	CONSTRUCCION CAMINO VECINAL TACTAYOC-CHICHURRAQUINA (Proyecto de Inversión)	Sub Gerencia de Estudios de Pre inversión - GOBIERNO REGIONAL PASCO	GOBIERNO REGIONAL PASCO - Sede Central	2.307.444,94	SI 1/09/2009	ACTIVO	SI	NO
10	CUI 2218272	CREACION DE 07+840 KM. DE CARRETERA A NIVEL DE TROCHA CARROZABLE, PIQUILHUANCA - SANTO ROSARIO - TACTAYOC, DISTRITO DE SANTA ANA DE TUSI - DANIEL ALCIDES CARRION - PASCO (Proyecto de Inversión)	Departamento de Estudios Proyectos y Obras - MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE SANTA ANA DE TUSI	MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE SANTA ANA DE TUSI	2.173.248,43	SI 22/10/2012	ACTIVO	SI	NO

Fuente: Banco de Inversiones - MEF

En ese contexto, se formula observación a la Autógrafa de Ley, debido a que las declaraciones de interés nacional y necesidad pública para la ejecución de inversiones de las entidades públicas del Sector, Gobierno Regional y Gobierno Local, aunque puedan ser consideradas como medidas meramente declarativas, no resulta consistente con la estructura técnico-normativa del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, la cual tiene por finalidad que el Estado, en sus tres niveles de Gobierno realice una programación multianual de sus inversiones consistente con los objetivos de la planificación estratégica y con la programación de su presupuesto, en el marco de un manejo sostenible de las finanzas públicas.

Además, es importante tener en consideración que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el marco de la normativa del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, viene elaborando un proyecto para la construcción de un aeropuerto nacional en la provincia de Oxapampa, al que pertenece el distrito de Puerto Bermúdez; por lo que, adicionalmente a lo antes indicado, la aprobación de la Autógrafa de Ley podría generar la duplicidad y/o superposición de proyectos que tienen el mismo objetivo de promover el transporte aéreo en la zona.

Implicancias en el equilibrio presupuestario

- 7. Por otra parte, cabe indicar que en análisis costo-beneficio de la Exposición de Motivos de los Proyectos de Ley N° 7227/2020-CR, N°7852/2020-CR, N° 7803/2020-CR, N° 7178/2020-CR, N° 7074/2020-CR, N° 7073/2020-CR, N° 7004/2020-CR, N° 6651/2020-CR, N° 6174/2020-CR, N° 6135/2020-CR, N° 5528/2020-CR, N° 5396/2020-CR y N° 0561/2020-CR. que la generaron, no contienen un análisis presupuestal respecto a las implicancias que conllevaría la aplicación de las medidas aprobadas en el presupuesto institucional de los pliegos presupuestales involucrados en la medida, ni contiene el sustento que demuestre que dicha disposición legal pueda

ser financiada con cargo al presupuesto institucional de dichas entidades, por lo que se podría generar mayores demandas adicionales al Tesoro Público.

En relación con lo señalado en el párrafo precedente, cabe precisar que conforme a lo establecido en el artículo 30 del Decreto Legislativo N° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público, las Leyes de Presupuesto del Sector Público, aprobadas por el Congreso de la República, así como los demás presupuestos a los que se refiere el numeral 13.2 del artículo 13 del referido Decreto Legislativo, constituyen el total del crédito presupuestario, que comprende el límite máximo de gasto a ejecutarse en el año fiscal; por lo que, habiéndose aprobado el Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2021, mediante Ley N° 31084, corresponde a los Pliegos involucrados, realizar la evaluación presupuestal y el sustento respectivo que demuestre la disponibilidad de los créditos presupuestarios que pueden ser destinados a la aplicación de lo dispuesto en la citada Autógrafo de Ley.

En ese sentido, desde el punto de vista estrictamente presupuestal se formula observación a la Autógrafo de Ley, toda vez que la Exposición de Motivos de los Proyectos de Ley N° 7227/2020-CR, N° 7852/2020-CR, N° 7803/2020-CR, N° 7178/2020-CR, N° 7074/2020-CR, N° 7073/2020-CR, N° 7004/2020-CR, N° 6651/2020-CR, N° 6174/2020-CR, N° 6135/2020-CR, N° 5528/2020-CR, N° 5396/2020-CR y N° 0561/2020-CR que la generaron, no cuenta con una evaluación presupuestal que demuestre la disponibilidad de los créditos presupuestarios que puedan ser destinados para su implementación durante el Año Fiscal 2021, que asegure su financiamiento, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público. Asimismo, no incluye una evaluación costo - beneficio en términos cuantitativos y cualitativos, vulnerando de esta manera las reglas para la estabilidad presupuestaria reguladas en los incisos 3 y 4 del numeral 2.2 del artículo 2 de la Ley N° 31085, Ley de Equilibrio Financiero del Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2021.

Asimismo, se advierte que, de implementarse la propuesta normativa, se contravendría el Principio de Equilibrio Presupuestario contemplado en el artículo 78 de la Constitución Política del Perú y en el inciso 1 del numeral 2.1 del artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público, dado que la misma implicaría demandas adicionales que no han sido previstas en la Ley de Presupuesto del Sector Público presente Año Fiscal.

8. Finalmente, cabe precisar que siendo la Autógrafo de Ley una iniciativa Congresal, es pertinente tener en cuenta lo establecido en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú, la cual establece que: "(...) Los representantes ante el Congreso no tienen iniciativa para crear o aumentar gastos públicos (...)". Por tanto, Autógrafo de Ley contravendría lo dispuesto en el citado artículo constitucional

Por las razones expuestas, se observa la Autógrafo de Ley, en aplicación del artículo 108 de la Constitución Política del Perú.

Atentamente,


JOSÉ PEDRO CASTILLO TERRONES
Presidente de la República

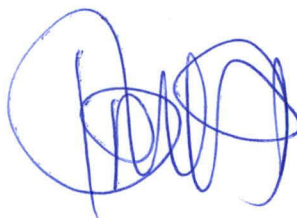

GUIDO BELLIDO UGARTE
Presidente del Consejo de Ministros

Proyecto de Ley: 561/2016-CR y otros.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, *12* de agosto de 2021

Pase a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, con cargo de dar cuenta de este procedimiento al Consejo Directivo.



.....
HUGO ROVIRA ZAGAL
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **26** de **Agosto** del **2021**

De conformidad con el Acuerdo N° 019-2021-2022/CONSEJO-CR, de fecha 17 de agosto de 2021, actualícese la iniciativa legislativa observada N° 561/2016-CR **asignándole el N° 066/2021-CR** y pase para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1.- TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.

HUGO ROVIRA ZAGAL
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la Ley siguiente:

LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CREACIÓN DEL CAMINO VECINAL TRAMO BOCA SHIRARINE-SHIRARINE-LA PERLA DE ANANGARI-ZUNGAROYALI ALTO-ZUNGAROYALI BAJO INTERSECCIÓN CON LA CARRETERA SAN FRANCISCO-PUERTO DAVIS, EN EL DISTRITO DE PUERTO BERMÚDEZ, PROVINCIA DE OXAPAMPA, DEPARTAMENTO DE PASCO Y OTROS PROYECTOS SOBRE VÍAS DE COMUNICACIÓN EN EL DEPARTAMENTO DE PASCO



Artículo 1. Declaración de interés nacional y necesidad pública

Declárase de interés nacional y necesidad pública la creación del camino vecinal tramo Boca Shirarine-Shirarine-La Perla de Anangari-Zungaroyali Alto-Zungaroyali Bajo intersección con la carretera San Francisco-Puerto Davis, en el distrito de Puerto Bermúdez, provincia de Oxapampa, departamento de Pasco, con la finalidad de promover la interconexión provincial, regional y su capacidad operativa para el comercio e inversiones, mejorando la calidad de vida de los pobladores, así como respetando el medio ambiente y las áreas naturales protegidas.



Artículo 2. Declaración de necesidad pública y de interés nacional de los proyectos de vías de comunicación en el departamento de Pasco

Declárase de necesidad pública los siguientes proyectos de vías de comunicación en el departamento de Pasco:

1. *La rehabilitación y mejoramiento de la carretera Villa Rica-Puerto Bermúdez en el departamento de Pasco.*



2. *La construcción del aeropuerto de Oxapampa en el departamento de Pasco con la finalidad de promover el desarrollo aeroportuario y la conectividad aérea interregional, permitiendo la movilización regular de personas y carga, así como respetando el medio ambiente y las áreas protegidas.*



3. *La construcción, rehabilitación y asfaltado de la carretera Rumiallana-Salcachupan de la cuenca del río Tingo, departamento de Pasco.*

4. *El mejoramiento de la infraestructura del sistema de transporte ferroviario Cerro de Pasco-La Oroya-Lima, para transporte de pasajeros y carga, respetando el medio ambiente y el patrimonio cultural.*



5. *La construcción oportuna del aeródromo de Puerto Bermúdez en el departamento de Pasco.*

6. *El mejoramiento y asfaltado de las carreteras en los tramos San Luis-Alto Yamushimas-San Juan de Codo, Cahupanas-Puerto Leticia-Viña Dinamarca-Puerto Belén, Boca Orellana-El Mirador-Bajo San Luis de Chinchuani-Selva de Oro, en el distrito de Constitución, provincia de Oxapampa, departamento de Pasco, que se interconectan con la vía marginal Fernando Belaunde Terry, entre los departamentos de Huánuco y Ucayali.*

7. *La construcción del puente modular de Alto Chivis, puente modular Aguachini y el puente modular Samantochari en el distrito de Puerto Bermúdez, provincia de Oxapampa, departamento de Pasco, con la finalidad de promover la interconexión distrital, provincial y regional y su capacidad operativa para el comercio e inversiones, mejorando la calidad de vida de sus pobladores.*

8. *El mejoramiento, mantenimiento y asfaltado de la vía que interconecta el cruce de Tingo Palca, centro poblado de Tactayoc, caserío de Villa Santa Rosario, caserío San Antonio de Pogog, centro poblado de Villa Corazón (Chichuraquina), centro poblado de Pampania, distrito de Santa Ana de Tusi, en las provincias de Pasco, Daniel Alcides Carrión, en el*

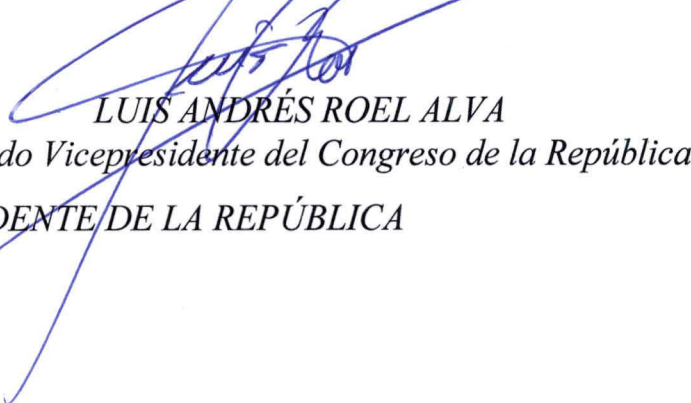
departamento de Pasco.

9. La ampliación, equipamiento y modernización del aeródromo de Ciudad Constitución, que garantice el desarrollo socioeconómico y la mejora de la competitividad en el departamento de Pasco.

Comuníquese al señor Presidente de la República para su promulgación.

En Lima, a los dieciséis días del mes de julio de dos mil veintiuno.


MIRTHA ESTHER VÁSQUEZ CHUQUILIN
Presidenta a. i. del Congreso de la República


LUIS ANDRÉS ROEL ALVA
Segundo Vicepresidente del Congreso de la República

AL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

