



COMISION DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

“Decenio de la Igualdad de Oportunidad para Mujeres y Hombres”

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2986/2022-CR, que declara de interés nacional la activación del servicio de auto vagones entre los departamentos de Junín y Lima.

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

PERIODO DE SESIONES 2022-2023

Señor presidente:

Ha sido remitido para dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y el artículo 67 del Reglamento del Congreso de la República:

- El Proyecto de Ley 2986/2022-CR, presentado por el grupo parlamentario: **Perú Libre**, a iniciativa del congresista **WALDEMAR CERRÓN ROJAS**, por el que se propone la Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la activación del servicio express de auto vagones de la región Junín a Lima.

I. SITUACION PROCESAL

Antecedentes

El Proyecto de Ley 2986/2022-CR ingresó al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 6 de setiembre del 2022, el mismo que fue remitido a la Comisión de Transportes y Comunicaciones para su dictamen con fecha 12 de setiembre del 2022 como primera comisión dictaminadora.

El presente dictamen **se aprobó por mayoría** de los congresistas presentes en la décimo primera sesión ordinaria semipresencial de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, realizada el 04 de enero de 2023, con los votos favorables de los siguientes congresistas: Aragón Carreño, Salhuana Cavides, Cerrón Rojas, Gutiérrez Ticona, Jiménez Heredia, Medina Minaya, Montalvo Cubas, Ruíz Rodríguez, Tello Montes, Wong Pujada y Zeballos Aponte. Votaron en abstención, los congresistas: Obando Morgan, Revilla Villanueva y Yarrow Lumbreras. No hubo votos en contra.

Opiniones solicitadas

Entidad consultada	N° de Oficio	Fecha	Respuesta
--------------------	--------------	-------	-----------

“Decenio de la Igualdad de Oportunidad para Mujeres y Hombres”

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2986/2022-CR, que declara de interés nacional la activación del servicio de auto vagones entre los departamentos de Junín y Lima.

Ministerio de Transportes	170	13 de setiembre de 2022	
Ministerio de Economía	171	13 de setiembre de 2022	
Ministerio del Ambiente	172	13 de setiembre de 2022	
Sutran	173	13 de setiembre de 2022	OFICIO N° D000342-2022-SUTRAN-SP 2 de diciembre 2022
Ositrán	174	13 de setiembre de 2022	OFICIO N° 0256-2022-PD-OSITRAN 19 de octubre de 2022
Gobierno Regional de Junín	175	13 de setiembre de 2022	
Municipalidad Metropolitana de Lima	176	13 de setiembre de 2022	OFICIO N° D001409-2022-MML-SGC 2 de noviembre 2022
Ferrovías Central Andina	177	13 de setiembre de 2022	Carta 262-2022-FVCA 4 de noviembre 2022
Ministerio de Transportes (Reiteración)	574	4 de noviembre de 2022	Oficio N° 2991-2022-MTC/04 9 de noviembre 2022
Ministerio de Economía (Reiteración)	575	4 de noviembre de 2022	

“Decenio de la Igualdad de Oportunidad para Mujeres y Hombres”

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2986/2022-CR, que declara de interés nacional la activación del servicio de auto vagones entre los departamentos de Junín y Lima.

Ministerio del Ambiente (Reiteración)	578	4 de noviembre de 2022	
Sutran (Reiteración)	602	8 de noviembre de 2022	

II. CONTENIDO DE LA PROPUESTA

El proyecto 2986/2022-CR, que declara de interés nacional y necesidad pública la activación del servicio express de auto vagones de la región Junín a Lima, se compone de dos artículos y una disposición complementaria. En el primer artículo define el objeto de la propuesta, que consiste en establecer lineamientos para la activación del servicio express de auto vagones de la Región Junín a Lima; en el segundo se define su finalidad, que es la de contribuir con la población de los departamentos de Junín y Lima, con la mejora de la congestión en la Carretera Central y la reducción de la siniestralidad. En la disposición complementaria se encarga al Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes, la implementación de las acciones pertinentes para el mejoramiento del servicio de los auto vagones.

III. MARCO NORMATIVO

- Ley 27181, Ley general de transporte y tránsito terrestre.
- Ley 29370, Ley de organización y funciones del ministerio de transportes y comunicaciones.
- Resolución Ministerial 817-2006-MTC
- Resolución Ministerial 396-2016-MTC
- Decreto supremo 032-2005-MTC, Reglamento Nacional de Ferrocarriles
- Decreto supremo 039-2010-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento Nacional del Sistema Eléctrico de Transporte de Pasajeros en vías férreas que formen parte del Sistema Ferroviario Nacional.

IV. ANALISIS DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

4.1 Análisis técnico

Tratándose de un proyecto de carácter declarativo, aquí se realizará un análisis técnico en torno a su naturaleza precisamente declarativa, tomando en cuenta si el Congreso de la República tiene entre sus competencias la posibilidad de emitir normas declarativas a través de leyes.

En primer lugar, habría que ver si la carta magna respalda que el parlamento pueda emitir normas declarativas. Al respecto un informe elaborado por una oficina especializada del Congreso considera que éste se halla habilitado por la Constitución para ese propósito:

“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.”¹

El Ministerio de Justicia ha establecido que las normas que declaran de interés nacional y necesidad pública algunos proyectos para su ejecución deben perseguir el bienestar de la sociedad y satisfacer derechos fundamentales de la población:

“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.”²

En este sentido, el Tribunal Constitucional ha indicado en su Sentencia 0090-2004-AA/TC, de fecha 05 de julio de 2004, el significado dual del término *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

¹ JIMÉNEZ Gonzales, Óscar – “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

² 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.

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 y necesidad pública de un proyecto regional o local, más de acuerdo con el plan de descentralización reconocido en los artículos 188 y siguientes de la Constitución y la Ley 27783, Ley de Bases de la Descentralización.

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.

Con relación a los proyectos relacionados al sector de transportes, debemos indicar que nuestra Constitución, en el inciso 11 de su artículo 2, reconoce el derecho a la libertad de tránsito a todos los peruanos:

“Toda persona tiene derecho: [...] A elegir su lugar de residencia, a transitar por el territorio nacional y a salir de él y entrar en él, salvo limitaciones por razones de sanidad o por mandato judicial o por aplicación de la ley de extranjería”.

Igualmente, este derecho se reconoce en diversos instrumentos internacionales, tales como el artículo 13 de la Declaración Universal de Derechos Humanos, el artículo 12 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, el artículo VIII de la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre, y el artículo 22 de la Convención Americana de Derechos Humanos.

Como ha indicado la Defensoría del Pueblo, el derecho al libre tránsito implica un derecho fundamental de toda persona:

“El derecho al libre tránsito implica la facultad que tiene toda persona de poder desplazarse libremente y con total discrecionalidad, por cualquier lugar del territorio nacional, con los límites establecidos por las leyes. El sujeto activo de este derecho es cualquier persona natural, y el sujeto pasivo es el Estado o

cualquier persona natural o jurídica, por tratarse de un derecho fundamental”.³

Coindicen Mesía y Sosa al establecer lo siguiente:

“Este derecho es también conocido como libertad de locomoción o de desplazamiento y reconoce la facultad de las personas para trasladarse por donde quieran y asentarse donde les plazca. En otras palabras, es el atributo que permite a todo individuo entrar al territorio del Estado, permanecer en este, fijar su domicilio y cambiarlo, movilizarse de un lugar a otro y salir del país sin mayores restricciones, salvo las que respondan a razones de sanidad, mandato judicial o por aplicación de la ley de extranjería”.⁴

Más específicamente, la Sentencia del Tribunal Constitucional, recaída en el expediente 01466-2011-PHC/TC, de fecha 13 de julio de 2011, ha indicado que la libertad de tránsito permite el uso de vías públicas:

“La facultad de desplazamiento que supone el derecho a la libertad de tránsito también se manifiesta a través del uso de las vías de naturaleza pública o de las vías privadas de uso público. En el primer supuesto, el ius movendi et ambulandi se expresa en el tránsito por parques, calles, avenidas, carreteras, entre otros; en el segundo supuesto, se manifiesta, por ejemplo, en el uso de las servidumbres de paso. Sin embargo, en ambas situaciones, el ejercicio de dicha atribución debe efectuarse respetando el derecho de propiedad y las normas derivadas del poder de Policía.” (Subrayado propio, fundamento 4)

La dimensión subjetiva positiva (exigibilidad de actos), así como la dimensión objetiva (garantía por parte del Estado)⁵ del derecho a la libertad de tránsito habilita que el Estado —en concreto, el Poder Legislativo—, pueda emitir normas de declaración de interés nacional y necesidad pública en materia de transportes, acerca de proyectos o infraestructura que implique la concreción de respaldo del derecho al libre tránsito de los peruanos y extranjeros en nuestro país.

³ DEFENSORIA DEL PUEBLO – “Libertad de tránsito y seguridad ciudadana. Los enrejados en las vías públicas de Lima Metropolitana” [Informe defensorial N° 81]. Lima: Defensoría del Pueblo, 2004, p. 8.

⁴ MESÍA, Carlos & SOSA, Juan - “Comentario al inciso 11 del artículo 2 de la Constitución”, en: AA.VV. – La Constitución Comentada. Tomo I. Lima: Gaceta Jurídica, 2005, p. 146.

⁵ Como indica la Sentencia del Tribunal Constitucional, recaída en el expediente 3330-2004-AA/TC, de fecha 11 de agosto de 2005, en su fundamento 9: “en su dimensión subjetiva, los derechos fundamentales no solo protegen a las personas de las intervenciones injustificadas y arbitrarias del Estado y de terceros, sino que también facultan al ciudadano para exigir al Estado determinadas prestaciones concretas a su favor o defensa; es decir, este deberealizar todos los actos que sean necesarios a fin de garantizar la realización y eficacia plena de los derechos fundamentales. El carácter objetivo de dichos derechos radica en que ellos son elementos constitutivos y legitimadores de todo el ordenamiento jurídico, en tanto que comportan valores materiales o instituciones sobre los cuales se estructura (o debe estructurarse) la sociedad democrática y el Estado constitucional”.

De conformidad con lo antes mencionado, el Congreso de la República se encuentra legitimado válidamente, según la Constitución y las normas vigentes, para la emisión de normas que determinen el interés nacional y la necesidad pública de proyectos en materia del sector transportes, no sólo por sus funciones atribuidas por el ordenamiento jurídico, sino también para garantizar y promover el cumplimiento de derechos fundamentales.

En el caso de la presente iniciativa legislativa, ésta tiene por objeto declarar la necesidad pública e interés nacional la activación del servicio de autovagones entre los departamentos de Junín y Lima.

4.2 Análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad de la propuesta legislativa

La presente propuesta legislativa es necesaria para dinamizar el flujo de tránsito que permita las actividades económicas, sociales, turísticas, culturales y productivas de las regiones de Lima provincias y Junín, zona donde pretenden legislar.

Si ello es así, la iniciativa bajo dictamen, en tanto declara de interés nacional y necesidad pública el uso de auto vagones entre Lima y Huancayo, permite que el Poder Ejecutivo, a través de los órganos competentes, priorice y ejecute las obras y las gestiones encaminadas a materializar el objetivo que se propone dicha propuesta.

Asimismo, la proposición legislativa bajo análisis es viable, ya que, como se ha evaluado en el anterior acápite, existe fundamento constitucional y legal para la emisión de normas declarativas de necesidad pública del sector transportes en general. A ello se añade la existencia de otros servicios de auto vagones en los departamentos de Cusco, Huancavelica y entre Tacna y Arica.

Por último, tal proyecto de ley es oportuno, porque permite que, en representación de la población, el Congreso de la República le informe y notifique al Poder Ejecutivo los proyectos que requieren atención de parte de este poder del Estado, para su priorización y pronta ejecución, en este caso la activación del servicio de auto vagones entre los departamentos de Junín y Lima.

4.3 Análisis de las opiniones e Información solicitada

Ministerio de transportes (MTC)

Este sector indica que el proyecto de ley se enmarcaría en parte dentro de las estrategias de desarrollo logístico del MTC, como parte del desarrollo del transporte y su financiamiento, los cuales deben ser enmarcados en las políticas nacionales y sectoriales correspondientes.

La activación operaria de la ruta ferroviaria para pasajeros: Lima - Oroya - Huancayo, dependerá de la competitividad operativa y las mejoras que se realicen al material rodante para captar la demanda de pasajeros que transitan por las carreteras que corresponden a dicha zona, luego de lo cual se gestionará la asignación de recursos económicos.

El operador ferroviario posee auto vagones que no podrían realizar viajes continuos entre Lima y Huancayo debido a su antigüedad, estado y capacidad (sólo 60 pasajeros, cantidad que no resultaría económicamente viable).

La Dirección de Políticas y Normas en Transporte Ferroviario de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal recomienda que, para operar la ruta ferroviaria señalada en el Proyecto de Ley, se debería contar con unidades nuevas tipo DMU (Diesel Motor Unit), diseñadas para movilizarse entre los 500 y 4 800 msnm.

Ferrovías Central Andina

Comparten la inquietud de que el transporte en tren contribuirá a despejar la sobre saturada carretera central, a la promoción turística, a la conservación ambiental y al desarrollo económico de la zona. Pero a la vez advierten de limitaciones impuestas por la geografía y la orografía en cuanto a la velocidad y el trazo del actual ferrocarril, que moderan en demasía la velocidad (15 a 30 kilómetros por hora).

Respecto a la zona Callao—Chosica, existen muchos pasos a nivel que deberían ser convertidos en pasos a desnivel y, además, sería necesario segregar la vía férrea para poder desarrollar las velocidades adecuadas.

Dada la geometría de la vía férrea, en las condiciones actuales, resulta inviable técnicamente que los viajes de Huancayo a Lima puedan realizarse en un tiempo de seis horas treinta minutos, siendo el promedio real de viaje de por lo menos diez a doce horas. Esto también debe tenerse en cuenta de manera referencial, respecto a los otros

itinerarios referidos en el proyecto de ley. Asimismo, se debe tener en cuenta que se deberá construir desvíos que posibiliten el servicio de pasajeros y no originen demoras por el cruzamiento de los otros trenes que circulen por la vía férrea.

Ositran

La implementación de servicios de transporte ferroviario a través de auto vagones que recorran la ruta Lima – Junín utilizando la línea férrea del Ferrocarril Central resulta plenamente compatible con lo previsto en el Contrato de Concesión con la empresa actual concesionaria (Ferroviás Central Andina); por lo que la prestación de dicho servicio, en caso de implemente, deberá llevarse a cabo de conformidad con lo previsto en el Contrato de Concesión y el marco normativo vigente.

En cuanto a la viabilidad técnica o legal de la prestación del servicio de transporte ferroviario mediante auto vagones resulta pertinente mencionar que el Ositran no cuenta con competencia para pronunciarse sobre dicho asunto, pues ello se encuentra dentro del ámbito de competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Municipalidad Metropolitana de Lima

El Proyecto de Ley N° 2986/2021-CR, Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la activación del servicio express de auto vagones de la Región Junín a Lima, no contiene materia de competencia municipal. No obstante, se sugiere solicitar la opinión técnica de la ATU.

Sutran

Responden que la Sutran carece de competencia para atender el pedido del Oficio N° 0173-2022-2023-CTCDC-DGP/CR, en la medida que la materia que pretende ser regulada en el proyecto de ley bajo análisis es el desarrollo del ordenamiento del transporte ferroviario desde la Región Junín hacia Lima, siendo el órgano competente para emitir la respectiva opinión, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Como se puede apreciar, el MTC no se pronuncia en contra de la propuesta. Por el contrario, reconoce que la iniciativa se enmarcaría en parte dentro de las estrategias de desarrollo logístico. Sin embargo, hace una precisión técnica en cuanto al tipo de auto vagones que se necesitaría para atravesar los diversos pisos ecológicos y altitudinales que separan a Lima de la región Junín. Este punto es importante porque se trata de un criterio fundamental para que, en caso se adopte la decisión de introducir el transporte de pasajeros a través de auto vagones, este servicio sea brindado con las garantías técnicas necesarias⁶.

⁶ Nótese que si bien los auto vagones tienen motores propios, que los hacen prescindir de una locomotora, estos pueden engancharse uno con otro para conformar un convoy.

En cuanto al punto de vista de los posibles proveedores del servicio, cabe recordar que la línea férrea existente entre Lima y Junín tiene en Ferrovías Central Andina a su único operador. Esta empresa no menciona la necesidad de que los vehículos que se desplazarían entre Lima y Junín cumplan con consideraciones técnicas mínimas para hacer el recorrido, sino advierte de la inexistencia de pasos a desnivel, las dificultades de la geografía, el trazo actual de la línea y el hecho de que la vía no se encuentra segregada, todo lo cual imposibilita una velocidad razonable que pueda competir con el transporte convencional de la carretera central, la cual ya se encuentra sobresaturada. A ello se añade la necesidad de construir desvíos para el tren de pasajeros que faciliten el cruce con los trenes de carga. Como se advierte, sus observaciones van por el lado de mayores inversiones que le provean mejores condiciones de seguridad a los trenes en general y a los auto vagones en particular.

Por el lado de las otras entidades que enviaron sus opiniones, Ositran resalta que la propuesta de auto vagones que recorran la ruta Lima – Junín utilizando la línea férrea del Ferrocarril Central es plenamente compatible con lo previsto en el Contrato de Concesión con la empresa actual concesionaria (Ferrovías Central Andina). Sin embargo, informan que no son competentes para pronunciarse sobre la viabilidad técnica o legal de la prestación del servicio de transporte ferroviario mediante auto vagones. Lo mismo señalan la Municipalidad Metropolitana de Lima y la Sutran.

Cabe decir, por último, que desde hace varios años han surgido propuestas y anuncios de mejora del servicio de ferrocarriles, pero a la fecha, por lo menos en el Ferrocarril del Centro, la situación ha permanecido sin mayores novedades ni mejoras sustantivas.

4.4 Análisis costo - beneficio

Tratándose de una iniciativa de carácter declarativo, vale decir que no se prevé costos significativos para el Estado, salvo el uso del recurso humano y técnico que implica la generación de documentación y las gestiones burocráticas que faciliten el uso de auto vagones en la línea férrea. Sin embargo, hay que mencionar que esta iniciativa se encuadra en una realidad concreta: el transporte diario de personas en el ferrocarril central se ha discontinuado en los hechos, salvo aquel que se ofrecía en algunos feriados para fines turísticos con precios algo prohibitivos. Sobre este punto la empresa Ferrovías Central Andina no emite mayor opinión.

Dicho esto, los posibles beneficios de esta propuesta se tienen:

- a) Se descongestionaría la Carretera Central;
- b) Reducción de la siniestralidad en la Carretera Central;
- c) Impulso a la reactivación económica y turística de las zonas de influencia;

- d) Estímulo a otros inversionistas y operadores para el ferrocarril central, que hasta la fecha solo tiene un operador;
- e) Contribución a la integración nacional, regional y local, moderna y eficiente.

Entre los costos, si bien no se prevé gastos para el Estado, estos tendrían que ser afrontados por el actual concesionario o por aquellos potenciales inversionistas.

V. CONCLUSIÓN

Por lo expuesto, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, recomienda la **APROBACION** del Proyecto de Ley 2986/2022-CR, Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la activación del servicio express de auto vagones entre los departamentos de Junín y Lima, con el siguiente:

TEXTO SUSTITUTORIO

LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA ACTIVACIÓN DEL SERVICIO DE AUTO VAGONES EN LA LÍNEA FÉRREA ENTRE JUNÍN Y LIMA

Artículo único. Declaración de interés nacional

Se declara de interés nacional la activación del servicio de auto vagones en la línea férrea del Ferrocarril del Centro, que une los departamentos de Lima y de Junín.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA

Única. Implementación de las acciones y gestiones

Encárguese al Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la implementación de las acciones y gestiones pertinentes para la promoción del uso de auto vagones en la línea férrea del Ferrocarril del Centro.

Salvo mejor parecer.

Dese cuenta.

Sala de la Comisión

Lima, 04 de enero de 2023.

MIEMBROS TITULARES



1. ARAGÓN CARREÑO, LUIS ÁNGEL
Presidente
(Acción Popular)



2. SALHUANA CAVIDES, EDUARDO
Vicepresidente
(Alianza para el Progreso)



3. OLIVOS MARTÍNEZ, LESLIE VIVIAN
Secretaria
(Fuerza Popular)



Firmado digitalmente por:
ARAGON CARREÑO Luis Angel
FAU 20181748126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/01/2023 11:31:45-0500



Firmado digitalmente por:
OLIVOS MARTINEZ Leslie
Vivian FAU 20181748126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/01/2023 08:28:56-0500



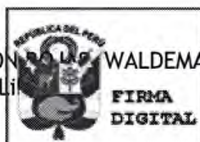
Firmado digitalmente por:
SALHUANA CAVIDES Eduardo
FAU 20181748126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/01/2023 16:39:12-0500



4. AMURUZ DULANTO, JESSICA ROSSELLI
(Avanza País - Partido de Integración Social)



5. CERRÓN ROJAS WALDEMAR JOSE
(Perú Libre)



Firmado digitalmente por:
GUTIERREZ TICONA Paul
Silvio FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 06/01/2023 17:17:32-0500



Firmado digitalmente por:
CERRON ROJAS Waldemar
Jose FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 06/01/2023 17:00:44-0500



6. GUTIÉRREZ TICONA, PAUL SILVIO
(Bloque Magisterial de Concertación Nacional)



7. JIMÉNEZ HEREDIA, DAVID JULIO
(Fuerza Popular)



8. MEDINA MINAYA, ESDRAS RICARDO
(Somos Perú)



Firmado digitalmente por:
MEDINA MINAYA Esdras
Ricardo FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 06/01/2023 12:41:07-0500



9. MONTALVO CUBAS, SEGUNDO TORIBIO
(Perú Libre)



10. OBANDO MORGAN, AURISTELA ANA
(Fuerza Popular)



11. QUISPE MAMANI, WILSON RUSBEL
(Perú Libre)



Firmado digitalmente por:
MONTALVO CUBAS SEGUNDO
TORIBIO FIR 10655831 hard
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 09/01/2023 12:45:01-0500



12. REVILLA VILLANUEVA, CÉSAR MANUEL
(Fuerza Popular)



13. RUIZ RODRÍGUEZ, MAGALY ROSMERY
(Alianza para el Progreso)



Firmado digitalmente por:
JIMENEZ HEREDIA David
Julio FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 09/01/2023 10:46:12-0500



Firmado digitalmente por:
RUIZ RODRIGUEZ Magaly
Rosmery FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 06/01/2023 11:54:47-0500



14. TELLO MONTES, NIVARDO EDGAR
(Bloque Magisterial de Concertación Nacional)



15. VERGARA MENDOZA ELVIS HERNÁN
(Acción Popular)



16. WONG PUJADA, ENRIQUE
(Podemos Perú)



17. YARROW LUMBRERAS, NORMA MARTINA
(Avanza País - Partido de Integración Social)



18. ZEBALLOS APONTE JORGE ARTURO
(Renovación Popular)

MIEMBROS ACCESITARIOS



1. AGUINAGA RECUENCO, ALEJANDRO AURELIO
(Fuerza Popular)



2. ALEGRÍA GARCÍA, LUIS ARTURO
(Fuerza Popular)



3. CASTILLO RIVAS, EDUARDO ENRIQUE
(Fuerza Popular)



4. CORDERO JON TAY, MARÍA DEL PILAR
(Fuerza Popular)



5. CHACÓN TRUJILLO NILZA MERLY
(Fuerza Popular)



6. GONZA CASTILLO AMÉRICO
(Perú Libre)



7. GUERRA GARCÍA CAMPOS, HERNANDO
(Fuerza Popular)



8. HERRERA MEDINA, NOELIA ROSSVITH
(Renovación Popular)



9. JUAREZ GALLEGOS, CARMEN PATRICIA
(Fuerza Popular)



10. QUIROZ BARBOZA, SEGUNDO TEODOMIRO
(Bloque Magisterial de Concertación Nacional)



11. QUITO SARMIENTO, BERNARDO JAIME
(Perú Libre)



12. RIVAS CHACARA JANET MILAGROS
(Perú Libre)



13. SOTO PALACIOS, WILSON
(Acción Popular)



14. TORRES SALINAS, ROSIO
(Alianza para el Progreso)



15. TRIGOZO REÁTEGUI, CHERYL
(Alianza para el Progreso)



16. ZETA CHUNGA, CRUZ MARÍA
(Fuerza Popular)

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Periodo Anual de Sesiones 2022- 2023
Primera Legislatura Ordinaria

ACTA DE LA DÉCIMO PRIMERA SESIÓN ORDINARIA

Miércoles 4 de ENERO de 2023

En la ciudad de Lima, siendo las 15 horas con 24 minutos del día miércoles 4 de enero del año 2023, en la Sala Fabiola Salazar del Edificio Víctor Raúl Haya de la Torre y a través de la plataforma de Microsoft Teams, bajo la presidencia del congresista **Luis Ángel Aragón Carreño**, se dio inicio a la Décimo Primera Sesión Ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones (CTC) con la asistencia de los congresistas titulares: **Eduardo Salhuana Cavides, Waldemar Cerrón Rojas, Paul Gutiérrez Ticona, David Jiménez Heredia, Esdras Medina Minaya, Segundo Montalvo Cubas, Wilson Quispe Mamani, Auristela Obando Morgan, César Revilla Villanueva, Magaly Ruiz Rodríguez, Nivardo Tello Montes, Elvis Vergara Mendoza, Enrique Wong Pujada, Norma Yarrow Lumbreras y Jorge Zeballos Aponte**. La congresista **Yessica Amuruz Dulanto** estuvo de licencia y la congresista **Leslie Olivos Martínez** justificó su no asistencia.

1. APROBACIÓN DE ACTA

Se aprobó por unanimidad las actas de la segunda sesión extraordinaria y de la novena sesión ordinaria.

2. DESPACHO

El señor Presidente dio cuenta de los proyectos ingresados a la comisión.

3. INFORMES

4. PEDIDOS

5. ORDEN DEL DÍA

5.1 Debate y aprobación de dictámenes

El presidente: Dictamen recaído en el proyecto de ley 2986, que propone la Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la activación del servicio express de auto vagones de la región Junín a Lima.

El presidente: Lo que se propone con este dictamen es declarar de necesidad pública la activación del servicio de autovagones en la línea férrea del Ferrocarril del Centro, que une los departamentos de Lima y de Junín que tendría que recorrer 292 kilómetros atravesando una gran cantidad de túneles y puentes, zig zags, ascendiendo hasta los 4,871 metros sobre el nivel

del mar, características que le dieron al ferrocarril central un aire de grandiosidad y leyenda en el siglo XIX y parte del XX.

Además, se le encarga al Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la implementación de las acciones y gestiones pertinentes para la promoción del uso de autovagones en la línea férrea del Ferrocarril del Centro.

Hay que añadir que esta propuesta de autovagones para el transporte de pasajeros se inscribe en un contexto donde el actual y único operador de los trenes del centro, la empresa Ferrovías Central Andina, viene privilegiando el transporte de carga, circunscribiendo la salida de trenes de pasajeros solo en fechas festivas como tren turístico a precios bastante elevados. Introducir el transporte de pasajeros mediante autovagones sería una forma de estimular el retorno de las salidas diarias de trenes de pasajeros entre Lima y Huancayo

Dicho esto, abrimos el debate. Si algún congresista desea intervenir, tiene la palabra el Congresista Waldemar Cerrón autor del proyecto de ley 2986, Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la activación del servicio express de auto vagones de la región Junín a Lima

Congresista Waldemar Cerrón Es importante la aprobación de esta iniciativa legislativa porque va generar la reactivación económica a través del turismo, transporte y comercio a nivel regional y nacional, además es muy importante mermar y contribuir con la congestión en la carretera central que genera muerte y accidentes, finalmente también permitirá que nuestra cultura y la gastronomía sea conocida en su travesía como turista, el viaje será confortable llegando a su destino en menor tiempo y libre de accidente.

Congresista Auristela Obando Morgan A efecto de que el proyecto tenga viabilidad solamente debería de ir el artículo primero de la fórmula legal y eliminarse única disposición complementaria pues dicha disposición tiene naturaleza mandatorio que implica gasto al decir encárguese al poder ejecutivo la implementación de las acciones y gestiones pertinentes para la promoción del uso de autovagones en la línea férrea del ferrocarril del centro, ello implica poner en marcha el desarrollo de un sin número de actividades conducentes a la operatividad del uso de los autovagones. Una iniciativa de tal naturaleza debe ser interpuesta por el poder ejecutivo a efecto que tenga viabilidad y tratemos que el ejecutivo lo ponga en marcha porque es de lo más importante esta iniciativa legislativa

Tras la sustentación del señor Presidente, la propuesta fue aprobada **por mayoría** con los votos de los congresistas: **Luis Ángel Aragón Carreño, Eduardo Salhuana Cavides, Waldemar Cerrón Rojas, Paul Gutiérrez Ticona, David Jiménez Heredia, Esdras Medina Minaya, Segundo Montalvo Cubas, Magaly Ruiz Rodríguez, Nivardo Tello Montes, Enrique Wong Pujada, y Jorge Zeballos Aponte.** Se abstuvieron de los congresistas **Auristela Obando Morgan, Norma Yarrow Lumbreras y César Revilla Villanueva**

El presidente Pasamos al siguiente Dictamen recaído en el proyecto 3599, que propone la ley que promueve la contratación preferente de personal o empresa, local y/o regional, para el desarrollo de actividades económicas circunscritas al transporte de mercancías y transporte de trabajadores.

La presente iniciativa legislativa tiene por objetivo promover la contratación preferente de empresas locales o regionales, para el desarrollo de actividades económicas dentro del territorio nacional, circunscritas al transporte de mercancías y al transporte de trabajadores en diferentes sectores productivos. Esto, a efectos de mejorar la competitividad y desplegar un mayor compromiso orientado al desarrollo local.

Actualmente, el 80% de transportistas de carga a nivel nacional poseen flotas reducidas de vehículos (menor a 4 unidades), especialmente en las regiones del interior del país. Es decir, tienen limitada oferta para las empresas generadoras de carga que requieren mayores flotas de vehículos. A ello, se suma la falta de aprovechamiento de los vehículos de transporte existentes en las regiones, pues muchos de estos permanecen subutilizados, según la Encuesta Nacional de Logística. En consecuencia, hoy se ha centralizado la movilización de las mercancías en unas pocas empresas de transportes u operadores logísticos, mayoritariamente ubicados en la capital. Ante este escenario, la presenta propuesta legislativa, busca establecer medidas que posibiliten igualar las condiciones de acceso a los mercados, superando cualquier defecto o desequilibrio establecido. En ese sentido, se promueve iniciativas de asociación de transportistas, para que puedan incrementar el número de vehículos, además capacitar y formalizar la prestación de sus servicios y mejorar su competitividad.

Adicionalmente, se propone la publicación de un ranking de buenas prácticas empresariales en beneficio del desarrollo local del transporte de mercancías y del transporte de trabajadores. Además, se realiza reportes periódicos sobre la implementación de esta norma y la contratación de servicios locales.

Se espera que, con estas medidas, las empresas generadoras de carga puedan optar por servicios de transporte locales, a fin de garantizar un armonioso relacionamiento comunitario y un desarrollo económico y territorial más equilibrado.

Finalizada esta sustentación, abrimos el debate. Si algún congresista desea intervenir, tiene la palabra

Tras la sustentación del **señor Presidente**, la propuesta fue aprobada **por mayoría** con los votos de los congresistas: **Luis Ángel Aragón Carreño, Eduardo Salhuana Cavides, Waldemar Cerrón Rojas, Paul Gutiérrez Ticona, Esdras Medina Minaya, Segundo Montalvo Cubas, Magaly Ruiz Rodríguez, Nivardo Tello Montes, Enrique Wong Pujada, y Jorge Zeballos Aponte**. Se abstuvieron de los congresistas **Auristela Obando Morgan, Norma Yarrow Lumbreras, David Jiménez Heredia y César Revilla Villanueva**

El presidente pasamos al siguiente punto de orden del día la operatividad de la nueva torre de control y de la segunda pista de aterrizaje del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez; disposiciones técnicas que incrementan los tiempos de separación entre los vuelos.

Para tal efecto tenemos una rueda de invitados los señores representantes de Air Transport International (IATA). Los señores representantes miembro de la empresa de Transporte Aéreo Internacional (AETAI los señores de Lima Airport Partners , así como el presidente de la Asociación Peruano de Empresas Aéreas (APEA) y los señores representantes que han sido invitado miembro de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial CORPAC, BIENVENIDOS.

El presidente Desde que hemos asumido la dirección de la comisión de transportes priorizado las acciones de fiscalización en los megas proyectos que tiene el estado peruano uno de ello, el aeropuerto internacional Jorge Chávez, donde hemos realizado una visita de fiscalización en la cual Corpac nos manifestó que culminaría el equipamiento de la nueva torre de control en los plazos previsto el 30 de enero del año 2023, sin embargo el informe de la contraloría que advierte que Corpac presuntamente, no había convocado los procedimiento de selección para la adquisición de los sgtes proyectos, Adquisición de un sistema de radar, Adquisición de un sistema de comunicación aeronáutica, Adquisición de un sistema de gestión de tránsito aéreo para 2 pista y la Adquisición de un sistema de vigilancia de superficie.

En ese sentido existen problema en la obra, que deben ser aclarados por los Sres funcionarios de Corpac motivo por el cual se les ha convocado a esta comisión con suma urgencia.

En primer lugar, hará uso de la palabra el señor **Martín La Rosa**, de Air Transport International IATA, para que pueda hacer el uso de la palabra.

Sr. Martín La Rosa Para que la industria sea más competitiva debemos enfocar en 3 puntos, por un lado la infraestructura adecuada y moderna, para asegurar una demanda futura, reducción de costos y tasas y una regulación acorde a las mejores prácticas globales. La entrega de la nueva torre de control de la segunda pista que debería entrar en operación a fines de enero de este año entendemos que estaría atrasada

Sr. Carlos Gutiérrez representante de la empresa de Transporte Aéreo Internacional (AETAI). Como usuario tenemos la expectativa que tengamos operativa esa infraestructura, la nueva torre de la segunda pista de control, esperamos que esta infraestructura no se vuelva un elefante blanco a partir del 31 de enero.

Sra. Ariana Sierra Yunis: Gte de integración de proyecto de Lima Airport Partners – LAP, Venimos cumpliendo con todos los compromisos contractuales que tenemos, venimos trabajando con Corpac., para que se pueda poner en operación esta infraestructura

El presidente vamos dar el uso de la palabra al Pte. del directorio de Corpac. Sr. Jorge Salinas Cerreño, que ha venido con su Gte. Gral. Sr. Miguel Moreno Ramírez y el Gte. Central de navegación aérea el Sr. José Díaz Zegarra.

Sr. Jorge Salinas Cerreño Pte. del directorio de Corpac: LAP está haciendo la obra, nosotros el equipamiento. Ratificamos nuestro compromiso, si queremos cumplir con la fecha entonces utilicemos lo que tenemos y compremos lo que pueda llegar dentro de la fecha. Esta compra se van hacer y está garantizado los procesos, pero van a demorar un tiempo. Lo eficiente para el estado es comprar y utilizar lo que tenemos y poner en operación el compromiso que se ha establecido para el 30 de enero.

Sr. Miguel Moreno Ramírez Gte. Gral. de Corpac Tenemos un programa para capacitar a los controladores, esto va atenuar las dificultades que tenemos de controladores, así como especialista para atender la demanda.

Sr. José Díaz Zegarra Gte. Central de navegación; Nosotros tenemos una planificación para la interconexión de los sistemas actuales que utiliza Corpac., básicamente Implementar todos los servicios que son necesario para el funcionamiento de la nueva torre de control.

Sr. Rany Francisco Rodríguez Reátegui (director de la Dirección de Inversión Privada en Transportes de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes).

Nuestro plazo en este momento para este 2023 es que el concesionario está obligado a construir una segunda pista de aterrizaje y la torre de control, se encuentre terminada el 30 de enero de este año y tenemos la torre de control y la pista de control para este año quedando pendiente el terminal de pasajero para enero del 2025

Sra. Elizabeth Mora Ramírez (Asesora) Nosotros nos encargamos de velar por el cumplimiento del contrato de concesión que señala textualmente que la obligación del concesionario es que esté lista, terminada y puesta en operación la torre de control y la segunda pista de aterrizaje.

Congresista Enrique Wong Como vamos a resolver el problema nombrando gente nueva, gerente nuevo por FONAFE, que nunca pudieron resolver en este caso especial Corpac.

Sr. Jorge Salinas Cerreño Pte. del directorio de Corpac Se esta cumpliendo con la capacitación de los controladores

Sr. Donal Castillo (director general de Aeronáutica Civil) La obra la recibe OSITRAN, la parte técnica la ve la dirección gral. de aeronáutica civil

Presidente Cuales son las razones, los motivos fundamentales por la cuales se resolvieron los convenios específicos que plantaban llevar cabo los procesos de adquisiciones de manera individual,- se puede asegurar, confirmar en el seno de la comisión, que se cumplirá en implementar la nueva torre de control en forma provisional mínimamente para el 30 de enero 2023- se cumplirá con la implementación y operación de adquisiciones de los proyecto referidos como se ha manifestado en la primera semana agosto del año 2023 – se utilizara la nueva pista de aterrizaje el año 2025 cuando se den las operaciones del nuevo terminal de pasajero y cuáles son las razones por las cuales hasta la fecha no se convoco el procedimiento de selección de las adquisiciones

Sr. Jorge Salinas Cerreño Pte. del directorio de Corpac

Lamentablemente por una contingencia el tema presupuesto por la pandemia nos hemos visto afectado, porque se resolvieron los convenios, ese tema esta siendo investigado y vamos a determinar responsabilidades, todo lo que hemos hecho hasta el momento es para cumplir con los plazos.

Sr. Miguel Moreno Ramírez Gte. Gral. de Corpac para confirmar que esta avanzada la implementación de la torre de control.

Sr. Martín La Rosa La falta de suficientes controladores aéreos y la operatividad de la nueva torre y la pista de control que al 30 de enero estará habilitada.

Congresista Enrique Wong La pista nueva está en condiciones de recibir aviones de mayor cantidad de pasajeros en condiciones normales.

Sr. Jorge Salinas Cerreño Pte. del directorio de Corpac el espacio aéreo en algún momento se verá afectado por la separación entre vuelos

Sr. Tomas Macedo encargado de la jefatura de Normas y procedimiento de Corpac

Al 2025, Si estarán operativas las 2 pistas de aterrizaje, para entonces los nuevos sistemas estarán instalados y el déficit del personal estarán superados porque ya los planes de entrenamiento están en marcha.

Congresista Enrique Wong: Esa pista numero 2 cuantas calles tenía establecido

Sr. Tomas Macedo: Tiene una calle de salida rápida y 3 perpendiculares.

Presidente Considerando que la torre de control y la nueva pista de aterrizaje estarían en funcionamiento el 2023 el nuevo terminal de pasajero el 2025 existe algún plan de consistencia

para el traslado de pasajero, en el tema de las compras como esta previsto. Con oasis

Sr. Jorge Salinas Cerreño Pte. del directorio de Corpac En este momento tenemos los fondos necesario, respecto al plan de contingencia de los pasajeros el escenario de trabajo para el desarrollo del Jorge Chávez es que funcionen todos los sistemas pero principalmente concentrado en la pista, la torre y el terminal.

Sra. Pamela Moreno Aguayo (LAP) Los tiempos de entrega están de acuerdo al contrato de concesión, no existe un plan de contingencia porque de esa manera se iba a operar. la llegada y salida de la segunda pista van alimentar la plataforma que colinda con el terminal actual el embarque y desembarque se va hacer con el terminal actual hasta que el terminal nuevo este listo

Presidente Pasamos finalmente al asunto de la rehabilitación de los pavimentos del lado aire del aeropuerto de Juliaca, sobre lo cual nos informará el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (Dirección General de Aeronáutica Civil), y el representante de la Cámara de Comercio de Puno. Estaba también invitada la Cámara de Comercio de Lima, pero ha enviado un oficio indicando que no le será posible su participación en esta oportunidad.

Sr. Donal Castillo (director general de Aeronáutica Civil DGAC) Este aeropuerto en Juliaca, tiene un problema de nacimiento por una meseta con el altiplano, los sistemas de drenaje naturales en algún momento con la crecida de la población, fueron bloqueados, que produjo con esto, el agua no drene en las épocas de lluvia de las áreas que cubre la pista de aterrizaje, esto propicia que la vida útil de la pista de aterrizaje se a corte y se deteriore con mayor rapidez.

Sr. Rany Francisco Rodríguez Reátegui (director de la Dirección de Inversión Privada en Transportes de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes)
La pista de aterrizaje tiene un expediente técnico que no lo puede aprobar porque tiene el criterio sesgado por el lado metodológico en forma puntual por el sectorista del MEF. El enemigo del pavimento es el agua, tiene que haber un drenaje para no poner en riesgo la pista,

Sr. Francisco Aquije (Cámara de comercio de puno) En el aeropuerto Inca Manco Cápac de Juliaca carece de un adecuado sistema de drenaje, lo que ha generado en la temporada de lluvia también por el incremento numero de vuelos que la carpeta asfáltica se vea muy afectada.

6. CIERRE DE SESIÓN

El **señor presidente** levantó la sesión a las 18 horas y 17 minutos.

Se deja constancia que forma parte de esta acta la transcripción de la versión magnetofónica de la presente sesión, y complementariamente el audio y video de la misma.

Presidente

Secretaria