



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

OFICIO N° 430 -2021 -PR

Lima, 12 de julio de 2021

Señora

MIRTHA ESTHER VÁSQUEZ CHUQUILIN

Presidenta a.i. del Congreso de la República

Presente.-

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted, con relación a la Ley que declara de necesidad pública y preferente interés nacional la carretera interoceánica vial centro, a partir de las vías nacionales y departamentales existentes, desde Lima enlazado con Junín hasta Ucayali, con destino a Brasil. Al respecto, estimamos conveniente observar la misma por lo siguiente:

Respecto al Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones

1. Se advierte que 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 estratégica¹.

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

¹ De conformidad con lo establecidos en los artículos 3 y 4 del Decreto Legislativo N° 1252.

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 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 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.

Proyectos de inversión vinculados

2. De otro lado, cabe señalar que en el aplicativo informático del Banco de Inversiones se encuentran registradas siete (7) inversiones vinculadas a la Autógrafa de Ley, cuyo detalle se muestra a continuación:

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	Registrado Expediente Técnico	Incluido PMI (2021- 2024)
1	CUI 2434 482	CREACIÓN DE OBRAS EN ZONAS VULNERABLES ANTE FENÓMENOS DE GEODINÁMICA EXTERNA, DE LA RED VIAL NACIONAL, RUTA PE-22 CARRETERA CENTRAL, TRAMO: PUENTE LOS ÁNGELES - PUENTE RICARDO PALMA EN LOS DISTRITOS DE CHACLACAYO Y LURIGANCHO DE LA PROVINCIA DE LIMA - DEPARTAMENTO DE LIMA (Proyecto de Inversión)	DIRECCIÓN DE ESTUDIOS DE PROVIAS NACIONALES	DIRECCIÓN DE OBRAS DE PROVIAS NACIONALES	84,881,655.46	SI 29/11/2018	Activo	No	SI MTC

2	CUI 2336 262	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA PUENTE RICARDO PALMA - LA OROYA: VARIANTE EMP. PE-022 KM. 101+379 (RIO BLANCO) - EMP. RUTA PE-3S KM. 21+918 (HUARI) (Proyecto de Inversión)	DIRECCIÓN DE ESTUDIOS DE PROVIAS NACIONAL	DIRECCIÓN DE OBRAS DE PROVIAS NACIONAL	1,480,612.074.00	SI 5/12/2016	Activo	No	SI MTC
3	CUI 2305 758	REEMPLAZO DE 17 PUENTES EN LOS CORREDORES VIALES NACIONALES RUTA PE-22B: DV. TARMA - PTE. REITHER, RUTA PE-5S: PTE. REITHER - DV. SATIPO, RUTA PE-3S B: PTE. STUART - CHUPURO - HUAYUCACHI (Proyecto de Inversión)	DIRECCIÓN DE ESTUDIOS DE PROVIAS NACIONAL	DIRECCIÓN DE PUENTES DE PROVIAS NACIONAL	119,333,599.93	SI 31/08/2015	Activo	Si	Si MTC
4	CUI 2338 980	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA: EMP. PE-3S (CONCEPCIÓN) - COMAS - EMP. PE-5S (SATIPO) / EMP. PE-5S (PTO. OCOPA) - ATALAYA / EMP. PE-5S (DV. BAJO KIMIRIKI) - BUENOS AIRES - PTO. PRADO - MAZAROBENI - CAMAJENI - POYENI, POR NIVELES DE SERVICIO (Proyecto de Inversión)	SUBDIRECCIÓN DE CONSERVACIÓN DE LA DIRECCIÓN DE GESTIÓN VIAL - PROVIAS NACIONAL	DIRECCIÓN DE GESTIÓN VIAL - PROVIAS NACIONAL	104,019,590.00	SI 18/01/2017	Activo	No	Si MTC
5	CUI 2506 659	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA BOLOGNESI- TUPAC AMARU- NUEVO ITALIA- PTE. SHESHEA - POR NIVELES DE SERVICIO: DISTRITO DE TAHUANIA - PROVINCIA DE ATALAYA - DEPARTAMENTO DE UCAYALI (Proyecto de Inversión)	GERENCIA DE ESTUDIOS - PROVIAS DESCENTRALIZADO	DIRECCIÓN EJECUTIVA - PROVIAS DESCENTRALIZADO	76,856,453.08	SI 14/12/2020	Activo	No	Si MTC
6	CUI 2318 534	CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA DE EVITAMIENTO LA OROYA (Proyecto de Inversión)	DIRECCIÓN DE ESTUDIOS DE PROVIAS NACIONAL	DIRECCIÓN DE OBRAS DE PROVIAS NACIONAL	398,936,200.00	SI 7/11/2016	Activo	No	Si MTC
7	CUI 2318 531	CREACIÓN (CONSTRUCCIÓN) Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA CENTRAL, TRAMO: AUTOPISTA PUENTE LOS ÁNGELES - RICARDO PALMA CHOSICA DEL DISTRITO DE LURIGANCHO - PROVINCIA DE LIMA - DEPARTAMENTO DE LIMA (Proyecto de Inversión)	DIRECCIÓN DE ESTUDIOS DE PROVIAS NACIONAL	DIRECCIÓN DE OBRAS DE PROVIAS NACIONAL	232,0982,135.92	SI 16/08/2018	Activo	No	Si MTC

Fuente: Banco de Inversiones – MEF

Por los motivos expuestos, se formula observación a la Autógrafa de Ley, debido a que las declaraciones de necesidad pública e interés nacional 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 son consistentes 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.

Sobre las asociaciones público-privadas

3. Por otro lado, de acuerdo con el artículo 20 del Decreto Legislativo N° 1362, las asociaciones público-privadas (en adelante, APP) son modalidades de participación de la inversión privada, mediante contratos de largo plazo en los que interviene el Estado a través de una entidad pública y uno o más inversionistas privados. A través de las APP se desarrollan proyectos de infraestructura pública y servicios públicos, entre otros, distribuyéndose riesgos, en aplicación del principio de adecuada distribución del riesgo, de manera que sean asignados a aquella parte con mayor capacidad para administrarlos, considerando el perfil de riesgos del proyecto.

En este sentido, los contratos de APP incluyen cláusulas de restablecimiento del equilibrio económico financiero cuando exista una variación significativa en los ingresos o costos del proyecto debido a cambios en las leyes aplicables al mismo.

Sobre el particular, en la Autógrafa no se observa que se haya analizado la implicancia de la declaración como de necesidad pública y preferente interés a la Carretera Interoceánica Vial Centro, en los contratos vigentes de APP que coincidan con las Rutas Nacionales PE – 22 y 3N, como es el caso del Contrato de Concesión de APP del Proyecto “Tramo 2 del Eje Multimodal del Amazonas Centro del Plan de Acción para la integración de Infraestructura Regional Sudamérica – IIRSA Centro: Puente Ricardo Palma, La Oroya – Huancayo y La Oroya – DV Cerro de Pasco”, suscrito entre el MTC y la concesionaria Sociedad Desarrollo Vial de los Andes S.A.C (en adelante, Deviandes).

De acuerdo al Apéndice 5 del Contrato de Concesión del Proyecto IIRSA Centro – Tramo 2, Deviandes deberá ejecutar la puesta a punto de los subtramos de la concesión que se detallan a continuación: (i) Sub Tramo Puente Ricardo Palma - La Oroya; (ii) subtramo La Oroya - Huancayo; y, (iii) subtramo La Oroya Desviación Cerro de Pasco; es decir, en dichas áreas, el concesionario debe ejecutar obras que alcancen los índices de servicio exigidos en el Contrato de Concesión.

Concordantemente con ello, el Concesionario realizará el cobro de la tarifa a través de unidades de peaje, dentro de las cuales se encuentran las siguientes: (i) Corcona en la Ruta PE - 022 en el tramo Puente Ricardo Palma – La Oroya; y, (ii) Casaracra en la Ruta PE – 03N en el tramo La Oroya – Desviación Cerro de Pasco.

Por tanto, Deviandes tiene a la fecha derecho de uso y de explotación exclusiva en la Ruta PE - 022 en el tramo Puente Ricardo Palma – La Oroya; y, en la Ruta PE – 03N en el tramo La Oroya – Desviación Cerro de Pasco, tal como se ha señalado en el Contrato de Concesión.

En este sentido, la Autógrafa podría constituir una modificación al Contrato de Concesión de APP suscrito entre MTC y Devianes debido a que, a través de la propuesta de norma, se modificarían los derechos de exclusividad que el concesionario tiene en los bienes de la concesión, vulnerándose de esta forma el artículo 62 de la Constitución del Perú, artículo que señala la prohibición de modificar los contratos mediante leyes u otras disposiciones. Cabe agregar que este Contrato de Concesión además posee la calidad de contrato ley mediante el cual se han otorgado garantías y seguridades a Devianes.

Asimismo, en el régimen económico financiero del citado contrato, los costos de operación y conservación de la Carretera Central en los que incurra Devianes son cubiertos con la recaudación del pasaje que se cobra a los usuarios, tanto a los de vehículos ligeros como los pesados; en caso el monto de recaudación anual en peajes sea menor a un monto acordado, el MTC deberá pagar con fondos propios al concesionario.

En este orden de ideas, la Autógrafa de Ley no ha analizado su repercusión en la estructura de costos e ingresos de los proyectos de APP vigentes que fue tomada en cuenta al momento de evaluar su viabilidad económica financiera y como en el caso del Contrato de Concesión entre el MTC y Devianes, lo que acarrearía una causal para evaluar el equilibrio económico financiero del contrato y posibles contingencias fiscales por el uso de recursos públicos para el pago de compensaciones a favor de los inversionistas.

Asimismo, cabe precisar que la modificación contractual a través de una ley, genera un impacto negativo en la seguridad jurídica en la inversión privada, lo que incrementaría el riesgo regulatorio del país por los cambios en la regulación y ello, causar un incremento en los costos de proyectos futuros, afectando el clima de inversiones y las perspectivas de crecimiento de la inversión

Respecto al artículo 1 de la Autógrafa de Ley

4. En la Ruta N° PE 22C, se realizó el Estudio de Preinversión a nivel de Perfil para la ejecución del proyecto "Mejoramiento y Construcción de la Carretera San Jerónimo de Surco - Matucana distrito de Matucana - Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima", de 8.5 km.; el cual fue aprobado por la OPI-MTC, registrado con código SNIP 377435; y, se tiene programado la elaboración del Estudio Definitivo del citado proyecto a largo plazo, debido a que se dio inicio a los estudios de la nueva Carretera Central Daniel Alcides Carrión "Huaycan - Cieneguilla - Santiago de Tuna - San Andrés de Tupicocha - San Damián Yuracmayo - Yauli - Pachachaca - Emp. PE-22", que cubre la misma trayectoria.

Asimismo, actualmente el tránsito entre Lima - La Oroya, se desarrolla por la Ruta N° PE-22 que se encuentra actualmente concesionada a cargo de la empresa Devianes, y forma parte del Corredor IIRSA Centro. Esta vía se encuentra pavimentada.

En la Ruta N° PE 22B, actualmente pavimentada, ha concluido el Contrato N° 031 - 2018-MTC/20 con los trabajos de conservación vial por niveles de servicio, a cargo de la empresa CONALVIAS CONSTRUCCIONES S.A.C. SUCURSAL DEL PERÚ; siendo que, a fin de continuar con el mismo servicio se ha convocado el 04 de mayo de 2021, el Concurso Público N° 013-2021-MTC/20, cuya buena pro se estima otorgar en agosto de 2021 e iniciar los trabajos correspondientes en octubre del presente año, por el plazo

de tres (03) años.

Las Rutas N^{os}. PE 5SB y PE 5SA, no se encuentran pavimentadas y están comprendidas dentro del servicio de "Mejoramiento y Conservación por Niveles de Servicio de la Carretera Concepción - Comas - Satipo/Pto. Ocopa - Atalaya/Dv. Bajo Kimiri - Buenos Aires - Pto. Prado - Mazarobeni - Camajeni - Poyeni", que inició el 03 de enero de 2020, por el plazo de cinco (5) años. Adicionalmente, la Ruta N° PE 5SA se encuentra en reformulación el Estudio de Preinversión a nivel de perfil para la ejecución del proyecto: "Mejoramiento de la Carretera Puerto Ocopa - Atalaya de 167.6 km", registrado con CUI: 2301647; el mismo que inició el 04 de junio de 2018 y concluirá en julio de 2021, siendo que, de obtener viabilidad el proyecto, se programará continuar con el ciclo de la inversión a nivel de ejecución con los estudios definitivos por tramos a partir del año 2022.

Señala además que se ha identificado que la Autógrafa de Ley comprende el Corredor Logístico N° 03 (Lima - La Oroya - Cerro de Pasco - Huánuco - Tingo María - Pucallpa) y el Corredor Logístico N° 17 (La Oroya - Tarma - La Merced - Satipo).

En ese contexto, respecto de la red vial nacional no concesionada, la Autógrafa de Ley contribuiría con la liberación de terrenos afectados por la ejecución de los proyectos, encontrándose alineado con las intervenciones que viene realizando el Sector Transportes en dichas vías.

Sobre las vías departamentales, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de PROVIAS DESCENTRALIZADO, no cuenta con competencia directa en las redes viales departamentales y vecinales, sino que actúa, únicamente en el marco de facultades delegadas. Asimismo, PROVIAS DESCENTRALIZADO ha informado que la Ruta Departamental N° UC-105 (con trayectoria: Bolognesi-Tupac Amaru-Nueva Italia-Breu) se superpone en aproximadamente 100 kilómetros con las vías que conforman el Corredor Vial Alimentador N° 24, el cual se ejecuta en el marco de PROREGION, cuyo objeto es el mejoramiento de vías y conservación de las mismas por niveles de servicio, por un periodo aproximado de 5 años

Por lo expuesto, se observa el artículo 1 de la Autógrafa de Ley, en el extremo referido a la Ruta Departamental N° UC - 105 que se propone intervenir porque se superpone con un tramo que está siendo atendido por PROVIAS DESCENTRALIZADO, en el marco de facultades delegadas.

Respecto del artículo 2 de la Autógrafa de Ley

5. Las rutas nacionales con códigos N^{os}. PE-22 y PE-3N forman parte de la Red Vial Nacional Concesionada, a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección General de Programas y Proyectos.

Las rutas nacionales con códigos N^{os}. PE-22-C, PE22B, PE-5SB y PE-5SA forman parte de la Red Vial No Concesionada, cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de PROVIAS NACIONAL.

Las rutas departamentales con códigos N^{os}. UC-112 y UC-105 se encuentran a cargo del Gobierno Regional de Ucayali; sin embargo, como se mencionó en el literal a) del

numeral 3.16, la vía N° UC-105 se superpone en aproximadamente 100 kilómetros con las vías que conforman el Corredor Vial Alimentador N° 24, que se ejecuta en el marco de PROREGION, a través de PROVIAS DESCENTRALIZADO para mejoramiento de vías y conservación de las mismas por niveles de servicio.

Aspectos de contenido ambiental

6. La vía departamental citada en la Autógrafa de Ley, corresponde a la Ruta Departamental UC-105, y de acuerdo al Clasificador de Rutas del MTC aprobado con D.S. N° 011-2016-MTC y sobre la base de imágenes de satélite de alta resolución, solo existe los primeros 62 Km que corresponden del Tramo Nueva Italia hasta el río Sheshea, siendo una trocha carrozable de estado regular a malo.

A partir del Río Sheshea hasta Puerto Breu, la vía departamental no existe físicamente; siendo éste parte del tramo vial de Bolognesi hasta Puerto Breu, que abarca el distrito de Yurúa, en la provincia de Atalaya y el distrito de Masisea, en la provincia de Coronel Portillo, en el departamento de Ucayali. Cabe indicar que, dicho en tramo, se ha identificado una superposición del trazo vial de interés a ser habilitado con el Mapa Nacional de Ecosistemas del Perú (Resolución Ministerial N° 440-2018-MINAM), donde se verifica que este recorre a través del distrito de Masisea, tres (3) ecosistemas naturales y una (1) zona intervenida denominada vegetación secundaria; asimismo, se verifica que este tramo recorre a través del distrito de Yurúa, por tres (3) ecosistemas naturales y una (1) zona intervenida denominada zona agrícola.

Respecto al análisis de la degradación, las superficies degradadas que han sido identificadas para el ámbito de interés del tramo a ser habilitado de forma pavimentada, de Bolognesi (Río Sheshea) hasta Puerto Breu²; se puede observar que, las superficies degradadas se encuentran distribuidas alrededor de las vías de comunicación terrestres existentes desde Bolognesi, capital del distrito de Tahuana hasta el Puerto Breu, capital del distrito Yurua, así como alrededor de las vías de comunicación fluvial, donde se vienen desarrollando múltiples actividades antrópicas que transforman ecosistemas naturales. Asimismo, se observa que alrededor de las capitales distritales de Bolognesi y Breu, se encuentran distribuidas las superficies degradadas en mayor proporción.

De acuerdo a lo señalado en los párrafos precedentes, se anota lo siguiente:

- De la revisión del texto de la Autógrafa de Ley y de los documentos que forman parte de su expediente (Exposición de Motivos y Dictamen), se aprecia que no se incluye una evaluación del medio donde se traza la carretera interoceánica vial centro, considerando las características de los ecosistemas presentes en la zona y las comunidades de pueblos indígenas que podrían verse afectados.
- A partir de la información analizada se determina que el tramo vial Bolognesi – Breu indicado en la Única Disposición Complementaria Final de la Autógrafa de Ley, se encuentran los ecosistemas en un estado natural, con una muy baja intervención antrópica, y que, ante una intervención (tales como apertura o construcción de una vía), generaría un avance significativo de pérdida de bosque y alteración de sus ecosistemas y balance ecológico. En ese sentido, la ejecución de cualquier proyecto que involucre la pérdida de bosques naturales, alteración de los ecosistemas y la biodiversidad existente en la zona, requiere contar con la evaluación de impacto ambiental, así como los procesos de

² Con información de degradación que ha sido generada por el MINAM y corresponde al año 2019.

participación y consulta previa a los pueblos indígenas del lugar, de corresponder, para determinar su viabilidad ambiental y social, en virtud a lo establecido en la normatividad vigente.

7. Además, la Carretera Interoceánica Vial Centro, con destino a Brasil, estaría superpuesta a la zona de amortiguamiento de la Reserva Comunal El Sira. En ese marco se debe considerar al Decreto Supremo 005-2018-MTC que, tiene por objeto establecer disposiciones aplicables a los proyectos de infraestructura vial y para la actualización y/o modificación del Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC, cautelando el cumplimiento de la normativa ambiental, de áreas naturales protegidas, y de aquella que garantiza la Protección de Pueblos Indígenas u Originarios en Situación de Aislamiento y en Situación de Contacto Inicial.
8. En ese aspecto, el Dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, no realiza un análisis de los posibles impactos ambientales y/o sociales del proyecto, lo cual podría vulnerar el principio de sostenibilidad, establecido en el Artículo VI del Título Preliminar de la Ley N° 28611, Ley General del Ambiente, que señala que, la gestión del ambiente y de sus componentes, así como el ejercicio y la protección de los derechos que establece la Ley General del Ambiente, se sustentan en la integración equilibrada de los aspectos sociales, ambientales y económicos del desarrollo nacional, así como en la satisfacción de las necesidades de las actuales y futuras generaciones.

Cabe precisar que, las leyes que declaran de necesidad pública e interés nacional algún proyecto, los titulares deben gestionar una Certificación Ambiental expedida por la Autoridad Competente, siempre que los proyectos involucrados generen impactos ambientales negativos significativos y estén incursos en el Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental; en cumplimiento de lo establecido en la Ley N° 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental y su Reglamento.

Considerando, que un tramo de las vías a intervenir se superpone con una Zona de Amortiguamiento de un Área Natural Protegida de administración nacional; se deberá contar con la opinión técnica de compatibilidad del Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (SERNANP), de manera previa a la ejecución del proyecto, en conformidad con el numeral 116.1 del artículo 116 del Decreto Supremo N° 003-2011-MINAM, que modifica el Reglamento de la Ley de Áreas Naturales Protegidas, aprobado por Decreto Supremo N° 038-2001-AG.

9. Adicionalmente, la aprobación de la Autógrafa podría facilitar la acción depredadora de madereros y cultivadores de coca, que operan al margen de la ley.

Respecto a la tala ilegal, es de recordar que el Frente de Proyección Etnoambiental del Río Envira, de la Fundación Nacional del Indio de Brasil-FUNAI, ha advertido en repetidas oportunidades que los problemas con la población no contactada se dan en las zonas propicias para el traslado de madera de territorio peruano a territorio brasileño, lo cual pone en riesgo el futuro de los pueblos indígenas en aislamiento.

El Perú se encuentra comprometido con la defensa, promoción y respeto de los derechos de los Pueblos Indígenas, de acuerdo con el Convenio N° 169 de la

Organización Internacional del Trabajo (OIT) sobre Pueblos Indígenas y Tribales, la Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas y la Declaración Americana de Derechos de los Pueblos Indígenas.

En esa medida, el Convenio 169 de la OIT, tratado vigente en nuestro país, establece entre otros, el derecho a la consulta previa a los pueblos indígenas mediante procedimientos apropiados y en particular a través de sus instituciones representativas, cada vez que se prevean medidas legislativas o administrativas susceptibles de afectarles directamente.

En ese contexto, se advierte que en el texto del dictamen de la autógrafa de Ley no se ha identificado ni analizado el posible impacto o afectación de la construcción de la citada carretera interoceánica en los pueblos indígenas de la región, especialmente en los que habitan el distrito de Yurúa.

10. En esa misma línea, se debe tener en cuenta que el Perú ha asumido una serie de obligaciones internacionales en materia ambiental, siendo las más relevantes para el tema en cuestión, el Convenio sobre Diversidad Biológica, la Convención Marco sobre Cambio Climático, el Acuerdo de París y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Estos acuerdos están reflejados en nuestra propia legislación. Estos instrumentos buscan garantizar la protección, conservación y uso sostenible de los recursos naturales. Dada la extrema vulnerabilidad del Perú ante el cambio climático, la conservación de los bosques amazónicos, en tanto almacenes de dióxido de carbono y de diversidad biológica, es fundamental.

El Perú se ha comprometido, en el marco del Acuerdo de París, a unas contribuciones determinadas a nivel nacional (NDC, por sus siglas en inglés) para la mitigación y adaptación del cambio climático. Un número importante de estas NDC de mitigación están relacionadas con la conservación de los bosques y la disminución de la tasa de deforestación.

En el marco del artículo 6 del Acuerdo de París, el Perú ha firmado distintos instrumentos bi- y plurilaterales, como el "Acuerdo entre la Confederación Suiza y la República del Perú para la implementación del Acuerdo de París" – referido al mecanismo de transferencia internacional de los resultados de mitigación para su uso en cumplimiento de sus contribuciones determinadas a nivel nacional– y la "Declaración conjunta de intención sobre cooperación en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de la deforestación y degradación forestal (REDD+) y la promoción del desarrollo sostenible en Perú", firmada con Noruega, Alemania y el Reino Unido. Por medio de estos acuerdos, el Perú recibe un pago por tonelada de reducciones o remociones de emisiones medidas entoneladas métricas de dióxido de carbono equivalente.

Asimismo, se debe mencionar que existen innumerables documentos nacionales, como el Cuaderno Legal N° 4 Infraestructura vial en la Amazonía peruana: hacia una gestión sostenible³, el Estudio de caso sobre la carretera Interoceánica en la Amazonía sur del Perú⁴, el estudio Impactos socioambientales de las carreteras transfronterizas y

³ CALLE Isabel (2016) Infraestructura vial en la Amazonía peruana: hacia una gestión sostenible Lima: SPDA.

⁴ DOUJOJEANNI Marc J. (2006) Estudio de caso sobre la carretera Interoceánica en la Amazonía sur del Perú, Lima

fronterizas en Madre de Dios y Ucayali y capacidad de respuesta del Perú⁵, entre otros, que alertan de las graves amenazas que traen consigo los procesos de ocupación territorial desde la zona andina hacia la zona amazónica, como la activación de conflictos sociales, cambio de uso del suelo, erosión biológica, tala ilegal, minería ilegal y narcotráfico.

11. Desde el punto de vista de la integración fronteriza, si bien la vinculación con Brasil puede contribuir a cerrar las enormes brechas sociales y económicas en las regiones de la Amazonía, dicha integración debe sustentarse en el desarrollo sostenible y en la generación de un clima de seguridad, en concordancia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, la Agenda 2030 y otros compromisos internacionales.

En esa línea, la experiencia previa indica que la construcción de carreteras transfronterizas en territorio amazónico no constituye la mejor forma de incrementar el comercio bilateral y la integración con Brasil, sino que más bien podría acarrear consecuencias no deseadas como el aumento de la deforestación y de las actividades ilícitas en el área de influencia de las nuevas vías terrestres como ha sido el caso de la Carretera Interoceánica Sur Perú-Brasil.

Sobre el particular, es importante indicar que si bien en la exposición de motivos se sostiene que el proyecto normativo busca mejorar la economía de los pueblos cercanos a la frontera, así como de las regiones de Lima, Junín y Ucayali, al establecer una "conexión vial con Brasil", lo cierto es que la carretera vial centro, cuyo establecimiento se fomenta, no llega hasta el Brasil, sino hasta Breu que se ubica por vía fluvial a 25 km del límite internacional con Brasil y a 129 km, también por vía fluvial, hasta la ciudad brasileña más importante que es Marechal Thaumaturgo. En esa misma línea, se debe señalar que el Brasil no ha expresado interés en promover una integración física por esta parte de la frontera.

Sobre el desarrollo fronterizo

12. Por otra parte, desde el punto de vista del desarrollo fronterizo reviste especial importancia la articulación de estos espacios con el interior del país, más aún en el caso concreto del distrito de Yurúa, que ha sido calificado por el Consejo Nacional de Desarrollo de Fronteras e Integración Fronteriza (CONADIF) como un área crítica de frontera, toda vez que su principal problema es el aislamiento y la desarticulación, impidiendo al Estado peruano llevar de manera permanente bienes y servicios a esta población de frontera, lo que genera indicadores socio económicos muy deprimidos. Justamente, en el marco del CONADIF, se identificó el proyecto "Mejoramiento de la carretera forestal Nueva Italia – Sawawo – Breu" como una acción estratégica para la atención del área crítica de Yurúa.

En esa línea, se debe advertir que actualmente el acceso a Yurúa es únicamente por vía aérea, a través de vuelos cívicos y vuelos subsidiados que no tienen un ingreso permanente e incluso son muchas veces suspendidos por fenómenos meteorológicos, motivo por el cual la población de Yurúa debe comprar frecuentemente productos de

⁵ DOUREJEANNI Marc J. (2003) Impactos socioambientales de las carreteras transfronterizas y fronterizas en Madre de Dios y Ucayali y capacidad de respuesta del Perú en: Alto Purús: Biodiversidad, conversación y Manejo (R.L. Pitman, N. Pitman e P. Álvarez, Eds) Center for Tropical Conservation, Duke University pp. 237-245.

panllevar a las localidades del Brasil, lo que genera que estos productos sean más onerosos o no exista el abastecimiento necesario. También se debe señalar que no existe conexión por vía fluvial con el interior del país, toda vez que el río Yurúa nace dentro del distrito que lleva el mismo nombre y discurre directamente hacia el Brasil.

En relación a la condición de área crítica del distrito de Yurúa, podemos añadir que, de acuerdo al censo nacional de 2017, el distrito tiene una población total de 1,975 habitantes, catalogada el 100% como población rural. En cuanto a indicadores socio económicos, destacan que el 52.7% de su población total se encuentra en condición de pobreza monetaria, el 37% de su población menor de 5 años padece de desnutrición crónica y el 64% de su población menor de 3 años sufre de anemia. En cuanto a indicadores de conectividad y energía, el 78% de la población distrital carece de teléfono celular, el 79% de las viviendas carece de alumbrado eléctrico y el 100% de del servicio de internet. Así también, el 98% de las viviendas carecen del servicio de abastecimiento de agua y el 100% del servicio de desagüe.

Sobre los aspectos presupuestales

13. Por otro lado, desde el punto de vista estrictamente presupuestal, se formula observación a la Autógrafa de Ley materia de análisis, debido a que la implementación de la Única Disposición Complementaria Final generaría gastos que no estarían contemplados en el presupuesto institucional del Pliego Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el Año Fiscal 2021, lo cual demandaría recursos adicionales al Tesoro Público.

Asimismo, la Exposición de Motivos del Dictamen que sustenta la fórmula legal de la Autógrafa, la cual obra en el expediente del Proyecto de Ley N° 6916/2020-CR consignan que "(...) la propuesta normativa no irroga gasto adicional al Estado, por ser de carácter declarativa, la creación de la carretera interoceánica vial centro, ya existen, solo el último tramo, de la misma, pero sería recomendable su pavimentación (...)". Sin embargo, es preciso indicar que la referida Exposición de Motivos no incluye el detalle del costeo, la evaluación presupuestal que demuestre la disponibilidad de los créditos presupuestarios que permita financiar la implementación de lo dispuesto en la Única Disposición Complementaria Final de la propuesta, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público, así como el impacto de dicha aplicación en el Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2021.

En adición a lo anterior, la propuesta normativa vulneraría 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, que establece que todo proyecto normativo debe contar con una evaluación presupuestal que demuestre la disponibilidad de los créditos presupuestarios que puedan ser destinados a su aplicación, así como el impacto de dicha aplicación en el Presupuesto del Sector Público y un análisis de costo beneficio en términos cuantitativos y cualitativos

Del mismo modo, se advierte que, de implementarse la propuesta normativa en el presente Año Fiscal, se demandarían recursos adicionales al Tesoro Público, lo cual contravendría el principio de Equilibrio Presupuestario recogido 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.

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,



FRANCISCO RAFAEL SAGASTI
HOCHHAUSLER
Presidente de la República



VIOLETA BERMÚDEZ VALDIVIA
Presidenta del Consejo de Ministros

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 12 de julio de 2021

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



.....
YON JAVIER PÉREZ PAREDES
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

307
Sobre

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la Ley siguiente:

**LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PREFERENTE
INTERÉS NACIONAL LA CARRETERA INTEROCEÁNICA VIAL
CENTRO, A PARTIR DE LAS VÍAS NACIONALES Y
DEPARTAMENTALES EXISTENTES, DESDE LIMA ENLAZADO CON
JUNÍN HASTA UCAYALI, CON DESTINO A BRASIL**

Artículo 1. Declaración de necesidad pública y preferente interés nacional

Declárase de necesidad pública y preferente interés nacional la carretera Interoceánica Vial Centro, la misma que se estructura a partir de las vías nacionales y departamentales existentes, desde Lima enlazado con Junín hasta Ucayali, con destino a Brasil permitiendo la inclusión social y mejora económica de las poblaciones a lo largo de esta ruta comercial.

Artículo 2. Articulación de vías

Para la conformación de la carretera Interoceánica Vial Centro, se articulan las vías existentes siguientes:

- Vía Nacional: Lima-La Oroya código: PE 22-P22C
- Vía Nacional: La Oroya-Tarma código: PE 3N-PE-22B
- Vía Nacional: Tarma-La Merced (Chanchamayo)-Satipo (Puerto Ocopa) código: PE 22B PE 5SB
- Vía Nacional: Satipo-Atalaya PE-5SA
- Vía Departamental: Atalaya-Bolognesi-Breu UC112-UC105

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y entidades competentes, establece considerar prioritario habilitar, de forma pavimentada, la vía departamental en una extensión de ciento dos (102) kilómetros, en el tramo Bolognesi hasta Puerto Breu en el distrito de Yurúa, provincia de Atalaya, departamento de Ucayali, a fin de completar la última parte del circuito vial de la carretera Interoceánica Vial Centro.



Comuníquese al señor Presidente de la República para su promulgación.
En Lima, a los dieciocho días del mes de junio de dos mil veintiuno.



Mirtha Esther Vasquez Chuquilin
MIRTHA ESTHER VÁSQUEZ CHUQUILIN
Presidenta a. i. del Congreso de la República



Luis Andrés Roel Alva
LUIS ANDRÉS ROEL ALVA
Segundo Vicepresidente del Congreso de la República

AL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA