

## OSITRAN

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público  
Sistema de Mesa de Partes



Fecha Reporte 04/11/2013  
Hora Reporte 10:23:53 AM  
Página 1

### HOJA DE TRÁMITE

Nº REGISTRO **31719**

TIPO OFICIO  
NÚMERO 007-2013-2014-JHZ/CR-M  
FECHA 04/11/2013  
FOLIOS 6  
RPTA

REMITENTE **JESUS HURTADO ZAMUDIO**  
CARGO CONGRESISTA DE LA REPUBLICA  
CLASE CONGRESO  
INSTITUCION **CONGRESO**  
DIRIGIDO A: BENAVENTE DONAYRE, PATRICIA  
ÁREA Presidencia

ASUNTO **PEDIDO DE OPINION SOBRE PROYECTO DE LEY Nº2800/2013-CR LEY DE RECUPERACION DE LA CARRETERA CENTRAL RUTA 022 O TRAMO 2 DE LA IIRSA CENTRO**

#### NOTAS

ATENDIDO CON: \_\_\_\_\_

DERIVACIONES DE DOCUMENTO			
DERIVAR A: ( ÁREA / PERSONA )	ACCIONES	FEC./DERV.	Vº Bº
Presidencia/BENAVENTE DONAYRE, PATRICIA		04/11/2013	
Francisco Jaramillo (a) David Villegas	y 16 y 19	05/11/2013	



#### OBSERVACIONES

Chicas: Hemos aportado y AYUDAMOS en esta iniciativa legal!

- |                               |                            |   |
|-------------------------------|----------------------------|---|
| 1. Archivar                   | 9. Conocimiento y fines    | 17. Proceder según normatividad vigente |
| 2. Atención Urgente           | 10. Devolución             | 18. Publicar en la Página WEB           |
| 3. Acción que corresponda     | 11. Difusión               | 19. Revisión e informe                  |
| 4. Atender directamente       | 12. Elaborar Presentación  | 20. Reformular                          |
| 5. Agregar a sus antecedentes | 13. Elaborar Ayuda Memoria | 21. Responder directamente              |
| 6. Archivo                    | 14. Opinión                | 22. Su cumplimiento                     |
| 7. Copia Informativa          | 15. Por corresponderle     | 23. Trámite respectivo                  |
| 8. Conversemos                | 16. Proyectar respuesta    | 24. Tomar nota y devolver               |







Congreso de la República

"Año de la Inversión para el Desarrollo Rural y la Seguridad Alimentaria"

Lima, 24 de octubre de 2013

**OFICIO No. 007 -2013-2014-JHZ/CR-M**

Señora  
**Patricia Benavente Donayre**  
Presidenta de OSITRAN  
Av. República de Panamá 3659 Urb. El Palomar - San Isidro  
Presente.-



Asunto : Pedido de opinión sobre Proyecto de Ley N° 2800/2013-CR, Ley de Recuperación de la Carretera Central Ruta 022 o Tramo 2 de la IIRSA Centro.

De mi consideración:

Tengo a bien dirigirme a usted, para saludarle y a la vez, para hacer de su conocimiento que el suscrito ha presentado el Proyecto de Ley N° 2800/2013-CR, que propone la Ley de Recuperación de la Carretera Central Ruta 022 o Tramo 2 de la IIRSA Centro, cuyo objetivo es establecer medidas que permitan recuperar el adecuado desplazamiento de personas y mercancías, evitar accidentes de tránsito y reducir costos logísticos.

Habida cuenta los fines, la especialización y la misión de la institución que representa, me permito acompañar copia de la aludida iniciativa de ley, solicitándole se sirva brindarnos su versada opinión, que sin duda enriquecerá el debate técnico y parlamentario que merezca esta proposición parlamentaria.

Sin otro particular, hago propicia la oportunidad para expresarle los sentimientos de mi especial consideración.

Atentamente,



**JESÚS HURTADO ZAMUDIO**  
Congresista de la República

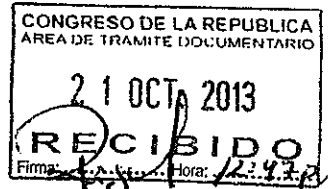
JHZ/ecr.





Congreso de la República

Proyecto de Ley N° 2800/2013-CR



El Grupo Parlamentario Fuerza Popular, a iniciativa del Congresista de la República **JESÚS PÁNFILO HURTADO ZAMUDIO**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y conforme al artículo 75 del Reglamento del Congreso, propone el siguiente proyecto de ley:

## **LEY DE RECUPERACIÓN DE LA CARRETERA CENTRAL, RUTA 022 O TRAMO 2 DE LA IIRSA CENTRO**

### **Artículo 1°.- Objeto**

El objeto de la presente ley es establecer medidas que permitan recuperar el adecuado desplazamiento de personas y mercancías, evitar accidentes de tránsito y reducir costos logísticos en la Carretera Central, Ruta PE022 o Tramo 2 de la IIRSA Centro.

### **Artículo 2°.- Incorporación de Tercera Disposición Final de la Ley N° 27181 – Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre**

#### **“Tercera.- Excepción de Pesos y longitudes máximas permitidas en la Carretera Central**

El peso bruto vehicular máximo permitido para el tránsito terrestre en la Ruta PE022 o Tramo 2 de la IIRSA Centro es de cuarenta y cuatro (44) toneladas. En dicha vía no puede aplicarse la bonificación de peso contemplada en la Resolución Directoral N° 3336-2006-MTC/15.

También se encuentra prohibida la circulación de camiones cuya longitud sea superior a los diez y seis metros y medio de largo (16.5 metros) medidos desde la nariz hasta la parte trasera de la unidad.”

### **Artículo 3°.- Cronograma de tránsito en fines de semana y días feriados**

Para circular en fines de semana y días feriados establecidos normativamente, los camiones de carga cuyo peso bruto sea superior a veinte (20) toneladas se turnan mediante un cronograma elaborado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a partir de su último número de placa de los vehículos, respetando la circulación mínima de vehículos establecida en el contrato de concesión de la vía; exceptuándose los vehículos que transportes productos perecibles, de emergencias, policiales, militares y otros que disponga el reglamento.

Dicho cronograma es adecuadamente difundido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones al inicio de cada año, para que los conductores tengan pleno conocimiento del mismo.



**Artículo 4°.- Reapertura de centros de pesajes**

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para realizar el control efectivo del peso de camiones en la vía, se encargará de la reapertura de los centros de pesajes de Cocachacra y Yauli, en el plazo máximo de treinta (30) días calendarios, contados desde la publicación de la presente ley.

**Artículo 5°.- Salado de capa asfáltica**

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones realiza el despeje de la Carretera Central, Ruta PE022 o Tramo 2 de la IIRSA Centro, mediante el salado de la capa asfáltica en ambos sentidos entre los kilómetros 127 y 137, en cualquier momento del año que se presente nieve o helada que imposibilite el libre tránsito.

**DISPOSICIONES FINALES**

**Primera.-** La reglamentación de la presente Ley estará a cargo Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en un plazo de sesenta (60) días útiles.

**Segunda.-** Para la aplicación del artículo 2° de la presente norma se tendrá en cuenta los siguientes lineamientos, en lo referente a longitudes:

- a) Los vehículos adquiridos a después del 14 de julio de 2006, fecha de publicación de la Resolución Directoral N° 336-2006-MTC/15, podrán circular hasta por dos años adicionales, a partir de la publicación de la presente ley.
- b) Los vehículos adquiridos antes del 14 de julio de 2006, podrán circular hasta por un año adicional a partir de la publicación de la presente ley.

**Tercera.-** Adecúese toda norma a la presente ley.

Lima, octubre de 2013

*[Handwritten signatures and stamps]*

**JESÚS HURTADO ZAMUDIO**  
Congresista de la República

**Julio C. Gago Pérez**  
Portavoz  
Grupo Parlamentario Fuerza Popular

**VICTOR GRANDER**

**MEDINA**

*[Other illegible signatures and stamps]*



## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### ANTECEDENTES DE LA CARRETERA CENTRAL

La Ruta PE022, conocida popularmente como la Carretera Central o Tramo 2 de la IIRSA Centro, es una vía transversal de penetración que conecta a la capital principalmente con la Región de Junín, pero también es medio de comunicación para acceder a las Regiones de Pasco, Huancavelica, Huánuco y Ucayali, se extiende a lo largo de la Cordillera de los Andes llegando hasta el paso de altura denominado Abra Anticona ubicado a 4,818 metros sobre el nivel del mar, en Ticlio (Entre La Oroya y Matucana).

En dicha vía precisamente se congregan varios problemas de circulación que producen tráfico que demora el traslado de personas y productos, genera accidentes de tránsito y encarece costos logísticos de los productos trasladados a la capital y viceversa; pasemos a ver entonces la problemática en forma resumida.

### PROBLEMÁTICA DEL TRÁFICO VEHICULAR EN LA CARRETERA CENTRAL

La Carretera Central o IIRSA Centro se ha convertido de un tiempo a esta parte en una vía interprovincial de muy complicado tránsito debido a diversos factores que incluyen la falta de previsión, la naturaleza misma, pero principalmente la sobre utilización de la vía, la cual ha visto un progresivo ascendente número de vehículos circulando. En esta parte de la exposición de motivos trataremos de resumir algunos de los motivos que han ocasionado que la Carretera Central se vuelva intransitable y tratar de explicar de alguna manera porque cada de uno de estos elementos ayudan a congestionar la vía; sin que ello signifique que sean los únicos elementos que se observan; asimismo, integraremos al análisis las consecuencias que el congestionamiento de esta vía está ocasionando a los que utilizan la carretera.

1. **Incremento de Vehículos que circulan por la Carretera Central:** El día 4 de setiembre del 2009 se produjo una congestión en la denominada Carretera Central que se dejaba ver a lo largo de 7 kilómetros, según detalla un medio de prensa<sup>1</sup> de Lima. Sin embargo, no se trataba de un paro de trabajadores de sector salud o educación, ni de una toma de carretera por parte de cafetaleros y mucho menos los pobladores jaujinos solicitando que se concrete su tan anhelado proyecto aeroportuario; básicamente sólo era tráfico producto de la circulación de vehículos, los cuales colapsaron la capacidad de la carretera.



Lima, 6 de setiembre del 2009 | 10:26 am GMT 9

Portada | Actualidad | Deportes | Espectáculos | Tecnología | Panorama | Tendencias

Temas: #CHAMPIONSLEAGUE | #ALEJANDROTOLEDO | #CONGRESISTAS | #COPALBERTADORES

### Sigue congestión vehicular en Carretera Central

Sábado, 06 de Setiembre 2009 | 9:42 am

Esta mañana continuaba la congestión vehicular en la Carretera Central, a la altura del zoológico de Huachipa. Similar panorama se registraba ayer por la noche, según reportaron a nuestra emisora.

Nadie sabe por qué se genera el embotellamiento, en esta importante arteria de la capital.

<sup>1</sup> Consultar la siguiente página web: [www.capital.com.pe/detalle.php?nid=206536](http://www.capital.com.pe/detalle.php?nid=206536)

Según el Informe Mensual de Entidades Prestadoras de febrero de 2013, elaborado por el Organismo Supervisor de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN, solamente en el mes de febrero el tráfico en la Carretera Central – IIRSA Centro Tramo 2, reportó 344,995 vehículos que atravesaron los peajes<sup>2</sup>; tratándose de 165,196 vehículos ligeros y 179,759 vehículos pesados.


Si ponderamos los datos de vehículos que se desplazaron por la Carretera Central en los meses de enero y febrero del 2013, datos proporcionados por la propia Concesionaria de la señalada vía; al día circulan alrededor 11,949 vehículos en dicha vía, de los cuales el 52% son vehículos pesados. Esto nos lleva a la reflexión que cada hora transitan por la vía 497 vehículos aproximadamente.

Estos datos son inquietantes ya que en el año 2000 el Colegio de Ingenieros de Junín señalaban que al día circulaban alrededor de 5,000 vehículos por la misma vía; observamos que el incremento de vehículos ha sido superior al 100% en tan sólo 13 años lo cual nos indica que la vía esta camino a colapsar.

Teniendo en consideración que la vía de Lima a la Sierra se vuelve de una sola vía a la altura de Chosica, no es de extrañar que se formen grandes colas de tráfico a lo largo de la carretera, en especial en fines de semana y días feriados. La problemática es clara, como hacer para que la vía sea un poco más transitable de lo que es ahora, en especial en fechas determinadas en las cuales se prevé una mayor congestión de tránsito.

2. **Tráfico ocasionado en fines de semana y días feriados:** El tráfico en la señalada vía interprovincial se vuelve especialmente insoportable en los fines de semana, días previos a elecciones electorales, feriados de julio, diciembre y los feriados largos declarados por el gobierno, que son utilizados para hacer turismo interno, teniendo en cuenta que la mencionada ruta es utilizada para llegar y hacer turismo en las regiones de Junín, Huancavelica, Huánuco y Ucayali.

Como señalamos, las vías se congestionan más en determinados días en particular, por lo que resultaría importante ordenar de alguna forma el tránsito vehicular, al menos en esos días claves ya que no se puede limitar la libre circulación.



El año 2012, mediante Decreto Supremo N° 123-2012-PCM se establecieron 9 días feriados al año buscando promover viajes de turismo interno durante feriados largos, adicionalmente se cuentan con los tradicionales feriados de: 28 de julio, 25 de diciembre, 31 de diciembre, 1 de mayo, 30 de agosto y 8 de octubre. Son en las fechas señaladas, además de los fines de semana que se vuelve especialmente intransitable la vía, por ello se plantean una serie de medidas que mitiguen el tráfico.

3. **Tráfico ocasionado por camiones de carga de gran tonelaje:** Un asunto adicionalmente preocupante es el del peso y medida de los camiones de carga

<sup>2</sup> Información proporcionada por la Concesionaria de la Vía, Desarrollo Vial de los Andes S.A.C. (DESVIANDES) a partir del número de vehículos que transitan en la vía y pagan peaje.





pesada. En efecto, en la Carretera Central discurren un gran número de vehículos de carga pesada cuyo peso bruto sería incluso superior al reglamentado por norma (48 toneladas)<sup>3</sup>. La excesiva carga de los vehículos no permite que los camiones transiten a una velocidad normal, sino por el contrario, lo hacen a velocidades muy bajas que oscilan entre los 14 km por hora<sup>4</sup>; lo cual genera un tráfico insostenible de vehículos que se encuentran tras estos camiones.

Si hacemos una simple comparación podemos darnos cuenta de lo que tratamos de explicar. De un lado tenemos la realidad de Estados Unidos donde el peso bruto máximo de los vehículos es de 40 toneladas, es decir, no circula ni un vehículo cuyo peso incluido la carga supere dicho límite, siendo que en nuestro país la normativa nos dice que pueden circular vehículos cuyo peso bruto máximo sea 48 toneladas, estamos promoviendo la circulación de vehículos a menor velocidad.

De otra parte, el límite máximo de longitud en los EEUU para camiones de gran tonelaje es de 14.60 metros sin embargo en nuestro país existen camiones hasta de 18 metros de largo, siendo inconcebible que circulen en nuestras vías, cuando en otra realidad es imposible pensar ello debido a las pronunciadas curvas que existen en la Carretera Central.

4. **No existen centros de pesado de vehículos que verifiquen si se exceden del peso permitido:** A lo largo de la Carretera Central no existen centros de pesado que permitan fiscalizar si se cumple al menos con la norma reglamentaria que establece la prohibición de circulación de vehículos superiores a las 48 toneladas de peso, incluso, algunos entendidos señalan que hay vehículos que circulan hasta con 60 toneladas de peso, aprovechando la inexistencia de fiscalización por parte del Ministerio de Transportes y la inexistencia de los centros de pesado a lo largo de la señalada vía.
5. **No salinizado de vía en tiempo de nevada:** En las últimas semanas nos hemos topado con la noticia que una gran cantidad de vehículos se han quedado varados debido a la nevada en la zona de Ticlio entre los kilómetros 127 y 137 de la Carretera Central; ante ello, lejos de hacer algo para que la nevada no afecte las vías tan sólo han paralizado el tráfico debido a las capas de hielo que cubrían las pista y sólo se ha esperado a que las mencionadas vías se vuelvan transitables por sí mismas.

En cualquier parte del mundo esto no hubiera ocurrido pues ante una nevada y pistas con capas de nieve se utiliza sal para poder despejar la vía, sin embargo, la falta de previsión principalmente de la empresa concesionaria y la falta de supervisión por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, han hecho posible que dicho contratempo se convierta en algo común y se termine por cerrar la vía esperando que la solución la de la naturaleza, en lugar de hacer algo para que la vía no se cierre intempestivamente.

<sup>3</sup> Según el artículo 37° del Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, Reglamento Nacional de Vehículos señala que el peso bruto máximo permitido para cualquier vehículo es de 48 toneladas.

<sup>4</sup> Según datos proporcionados por el Colegio de Ingenieros de Junín.





## CONSECUENCIAS DE LA CONGESTIÓN EN LA VÍA

Hemos indicado hasta cuatro elementos que coadyuvan a la generación de caos vehicular en la Carretera Central, ahora en esta parte indicaremos cuales son las consecuencias que originan estas demoras.

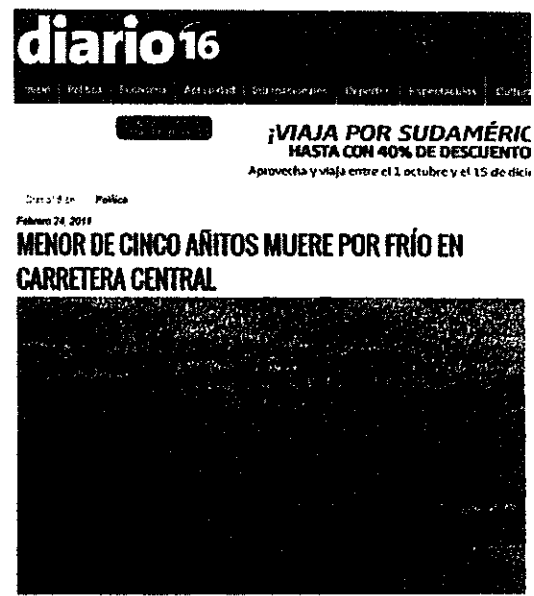
- 6. Aumento de horas de viaje y pérdida de horas hombre:** Es evidente que ha incrementado el tiempo de viaje de Lima a Huancayo, pues los que conocen la ruta desde hace mucho tiempo atrás pueden dar fe que en el año 2004 dicho viaje duraba tan sólo cinco horas y media, luego la duración del viaje se amplió en el 2012 hasta las ocho horas y en el año 2013 hemos sido testigos que producto de nevadas y la falta de previsión han hecho que viajes duren más de 16 horas, lo que da cuenta de que algo malo está sucediendo en la carretera.

Esta consecuencia significa que cada ser humano que circula por la Carretera Central al menos pierde dos horas y media adicionales en cada viaje, lo cual posteriormente cuantificaremos que significa en términos monetarios (en el análisis costo - beneficio), lo que podemos adelantar por ahora es que la demora importa un costo que será asumido por cada una de las personas que utilicen la vía para trasladarse y que serán afectados dependiendo de los elementos adversos que encuentre a lo largo de la ruta.

- 7. Aumento de costos logísticos de productos:** Resulta evidente que cualquier demora en el traslado de bienes importa un sobrecosto que alguien tiene que asumir y como no lo asumirá ni el productor ni el transportista ni el comercializador, este sobrecosto lo termina asumiendo directamente el consumidor. Entonces los productos que se transportan en dicha vía se vuelven cada vez menos competitivos porque cada vez demoran más tiempo en llegar a su destino.
- 8. Reduce el turismo interno:** Con la finalidad de contribuir al turismo el Gobierno aprueba anualmente fechas para empalmar fines de semana largos y aprovechamos para realizar turismo al interior del país, sin embargo, pese a esta política de promoción del turismo, la Región Junín no se ve beneficiada, ya que por el contrario ha visto reducir el número de turistas, principalmente por el temor que existe en la población de transitar por la Carretera Central, vía en la que se podrían quedar varados varias horas, antes de llegar a su destino.
- 9. Ocasiona incluso pérdida de vidas humanas:** Pero la congestión en la Carretera Central no sólo tiene un costo económico que reportarnos en los precios de los productos provenientes de la zona centro de nuestro país, sino que también ha ocasionado pérdida de vidas humanas, ya que el 5 de setiembre de 2013, hemos observado estupefactos como ha fallecido un niño de un año y siete meses en plena Carretera Central, debido casualmente a que se encontraba varado el bus interprovincial que trasladaba al bebe con su madre a la altura de Ticlio por la falta de previsión y la fuerte nevada que se dio en la zona.



Un hecho similar ocurrió el 24 de febrero de 2011, cuando se dio cuenta que un niño menor de cinco años quien viajaba con su madre rumbo a Pichanaqui, a través de la Carretera Central, en esta ocasión otra nevada y la inacción hicieron que este menor de edad muera de frío, pese a que la madre trató de abrigarlo durante las ocho horas que duró la paralización de la circulación por una gran nevada. En dicha ocasión el Ministerio de Transportes y Comunicaciones se habría limitado a inspeccionar los terminales terrestres de Lima, para verificar las condiciones de equipamiento y seguridad de los vehículos pero no hizo nada en la Carretera Central.



## MEDIDAS PROPUESTAS PARA RECUPERAR LA CARRETERA CENTRAL

- 10. Regular y fiscalizar permanentemente el peso máximo y dimensiones de los camiones:** La propuesta que hemos planteado contempla reducir de 48 a 44 toneladas el límite máximo de peso permitido por camiones de carga, excepcionalmente, en la Carretera Central. De otra parte, proponemos reducir a 16.5 metros las dimensiones máximas de los señalados camiones, ello permitirá que no se desplacen tan lento en la Carretera Central, pero principalmente evitaremos los accidentes que pueda ocasionar la marcha de dichos vehículos a esa velocidad.

Debemos tener presente que la Unión Europea ha puesto un límite máximo de circulación de 40 toneladas para el transporte en carreteras<sup>5</sup>, como regla general y deja en manos de los países miembros de la comunidad el permitir o no la circulación de vehículos cuyo peso sea de 44 toneladas para casos especiales.

<sup>5</sup> Tal como lo dispone la Directiva N° 96/53/CE, de la Comunidad Europea, de fecha 25 de julio de 1996.





Por ejemplo, en Francia en el año 2012, mediante Decreto N° 2012-1359 el Gobierno Francés ha permitido que circulen vehículos de 44 toneladas, en tanto que lo propio también sucede en Italia, Bélgica, Luxemburgo, Albania, Inglaterra, entre otros<sup>6</sup>; por ello, considerando la primacía de la realidad de los países que han aplicado la normativa de la Comunidad Europea a sus normativas internas, hemos considerado oportuno establecer el peso bruto máximo en 44 toneladas.

De otro lado, la misma Comunidad Europea ha establecido mediante la misma Directiva N° 96/53/CE que la longitud máxima de vehículos 16.5 metros, por lo cual nuestra propuesta coincide con lo que ya se ha establecido en otras realidades.

- 11. Reabrir centros de pesajes:** Una vez establecido el nuevo límite también proponemos que se reabran los centros de pesaje y fiscalización de Cocachacra y Yauli para que se pueda controlar efectivamente si se cumple con la norma dispuesta, pues hemos tomado conocimiento que estarían transitando vehículos de con peso superior a las 60 toneladas, cuando en nuestro país la norma regular es de 48 toneladas.

No nos explicamos hasta el momento porqué estos centros de pesaje se han cerrado, no existe una explicación lógica de parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y es más, si consultamos a la página web de la Superintendencia de Transporte Terrestre, Personas, Carga y Mercancías; tampoco figura en la relación de Estaciones de Pesajes Fijas y Móviles, que cuentan con certificado de calibración vigente<sup>7</sup>.

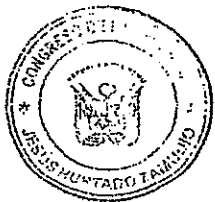
- 12. Cronograma de circulación de vehículos mayores a veinte toneladas:** Habiendo tomado nota de la gran cantidad de vehículos que salen hacia el centro del país durante los fines de semana, días previos a elecciones, fines de semanas largos y días feriados, consideramos importante que se comience a programar el desplazamiento de camiones de carga por turnos en dichas fechas, ello permitirá liberar la vía y un tránsito más fluido, despejando en algo el tráfico en días claves.

Para ello, se establecerán durante las fechas señaladas cronogramas de tránsito que sólo serán aplicables a los camiones de carga de gran tonelaje, cuyo peso bruto supere las 20 toneladas, los cuales turnarán su tránsito por la Carretera Central en función a su último número de placa. Dejamos en manos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones el establecer dicho cronograma, el mismo que será publicado anualmente. Debemos precisar que este tipo de cronogramas se vienen aplicando en México con la finalidad de descongestionar las vías más tuzurizadas de dicho país.

Otra experiencia es la que ocurre en la Comunidad Europea donde existen restricciones de circulación en días particulares para los camiones de carga, así por ejemplo, observemos algunas restricciones a la circulación de vehículos de carga en algunos países europeos:

<sup>6</sup> Revisar: <http://www.europa-camiones.com/news-camiones/a40090/regulacion-44-toneladas-europa>

<sup>7</sup> Revisar: <http://www.sutran.gob.pe/portal/index.php/pesos-y-medidas-vehiculares/2013-05-20-12-52-24>





### RESTRICCIONES DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS PESADOS EN OTROS PAÍSES

PAÍS	VEHÍCULOS DE CARGA (CAMIONES)	DIAS DE RESTRICCIÓN	HORARIOS DE RESTRICCIÓN
Alemania	Vehículos cuyo peso sea mayor a 7.5 toneladas	Los días domingos y días festivos.	Entre las 00 y 22 horas.
Austria	Vehículos cuyo peso sea mayor a 7.5 toneladas	Los días sábados, domingos y días festivos	Sáb. entre las 15 y las 24 horas Dom. entre las 00 y 22 horas Días festivos entre las 00 a 22 horas
Bélgica	Vehículos de carga	Sábado y domingos	Sábados a partir de las 6 hasta los lunes a las 9 horas.
Francia	Vehículos cuyo peso sea mayor a 7.5 toneladas	Sábados, domingos y días festivos	Sábados desde las 22 horas hasta las 22 horas del domingo. En días festivos en la víspera desde las 22 hasta las 22 horas del día siguiente.
Italia	Vehículos cuyo peso sea mayor a 7.5 toneladas	Todos los domingos	Domingos de 8 a 24 horas.
Portugal	Vehículos cuyo peso sea mayor a 3.5 toneladas	Todos los domingos y días festivos.	Domingos y días festivos desde las 5 hasta las 2 horas del día siguiente.
Reino Unido	Vehículos cuyo peso sea mayor a 18 toneladas	Todos los días y fines de semana.	Todos los días desde las 21 hasta las 7 horas. Fines de semana desde las 13 horas del sábado hasta las 7 horas del lunes.
Suiza	Vehículos cuyo peso sea mayor a 3.5 toneladas	Todos los días en horario nocturno además de domingos y días festivos.	Todos los días de 22 hasta las 5. Los domingos y días festivos desde las 00 hasta las 24 horas.

Como podemos apreciar las restricciones en las circulaciones se vienen aplicando con mucho criterio en otras realidades en días específicos como los fines de semana y feriados, fechas en las cuales se prevé un mayor tráfico en las carreteras, ello ayuda a tres objetivos principalmente:

- a) Permite una adecuada circulación del tránsito evitando que camiones con marcha lenta circulen en días congestionados.
- b) Proteger a los conductores de accidentes provocados por la invasión de vehículos de gran tonelaje, ya que su marcha lenta puede desesperar a algunos conductores y pueden intentar maniobras temerarias para adelantar la marcha de los señalados camiones, ello aumenta la probabilidad de accidentes de tránsito en las vías.
- c) Permite un adecuado descanso de los choferes, ya que no circularan determinados días permitiendo un adecuado descanso y evitando el cansancio por la conducción de vehículos por largas horas.

**13. Vertido de sal a la altura de Ticlio:** Algo tan simple como verter sal en zonas de nevada durante la temporada de nieve es lo que debe procurar el concesionario de la Carretera Central, lo cual debe ser supervisado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones por intermedio de la SUTRAN. Consecuentemente, debe prestarse especial atención a la vía ubicada entre los kilómetros 127 y 137 de la señalada vía.





## COINCIDENCIA CON EL ACUERDO NACIONAL

La Vigésimo Primera Política de Estado del Acuerdo Nacional señala sobre desarrollo de Infraestructura Vial y Vivienda señala en su objetivo de Estado a) que el Estado elaborará un plan nacional de infraestructura identificando ejes nacionales de integración y crecimiento para desarrollar una red energética, vial, portuaria, aeroportuaria y de telecomunicaciones, que permita fluidez en los negocios y en la toma de decisiones.

En este sentido, el desarrollo de una red vial que permita fluidez de negocios y toma de decisiones importa una mejora considerable en la actual Carretera Central, ya que dicha vía no puede encontrarse colapsada si lo que se busca es la integración, darle competitividad a nuestros productos y acrecentar nuestra economía.

En efecto, la red vial de la que se habla en la política de Estado no sólo incluye la construcción de nueva infraestructura sino también el potenciar la ya existente, otorgando un adecuado mantenimiento y mecanismos para un adecuado uso y promover la fluidez del transporte.

## EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente iniciativa básicamente modifica la Ley N° 27181 - Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, incluyendo una Tercera Disposición Final que regula lo referente al peso y medida de los camiones de gran tonelaje y establece un régimen especial para la Carretera Central, régimen que permitirá mantener una mayor fluidez en la vía.

Alguna persona podría cuestionar que se haga una norma exclusiva para la Carretera Central, sin embargo, debe contrastarse dicha afirmación con el artículo 103° de la Constitución Política del Perú que establece lo siguiente: *"Pueden expedirse leyes especiales porque así lo exige la naturaleza de las cosas, pero no por razón de las diferencias de las personas"*.

En el caso de la carretera central ya hemos explicado su problemática particular y los elementos que coadyuvan a la congestión vehicular, siendo que esta norma está orientada no por personas sino por hechos concretos y reales, debemos tener presente que la iniciativa se orienta estrictamente al respeto de nuestra carta fundamental. Consecuentemente, teniendo presente que el tráfico que se produce en la Carretera Central es un hecho objetivo que no tiene que ver con distingo de persona alguna, la presente iniciativa calza perfectamente en lo contemplado por el señalado artículo constitucional.

## ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

Como señalamos en el punto 1 de exposición de motivos, en promedio circulan 11,949 vehículos diarios por la carretera central, entre vehículos particulares, buses interprovinciales y vehículos de carga, si pudiéramos hacer un simple cálculo de 2 personas por vehículo (siendo extremadamente conservadores) tenemos que 23,898 personas circularían diariamente por la carretera central,





siendo que en promedio ha aumentado el tiempo de viaje de 5 horas y media a 8 horas de viaje, son 2.5 horas perdidas por cada persona al día.

Ahora bien, si multiplicamos 2.5 horas por la cantidad mínima de personas que viajarían tenemos 59,745 horas hombre perdidas en la vía diariamente. De otra parte, la remuneración mínima vital en nuestro país es de 750 nuevos soles, es decir, 3.12 nuevos soles por hora si se trabajan 48 horas semanales tal como establece la Constitución Política del Estado. Si suponemos que todos los que viajan por la carretera central ganan la remuneración mínima vital (siendo extremadamente conservadores) tenemos que al día se pierden S/. 186,404 nuevos soles en horas hombre, lo cual reporta en un mes S/. 5'592,120 nuevos soles y significa al año S/. 68'037,460 nuevos soles, vale decir, U\$\$ 24'299,092 dólares americanos al año.

Sin duda que el monto que aquí calculamos sólo tiene incidencia con las horas hombre perdidas, mas no tiene una relación directa con el encarecimiento de los pasajes interprovinciales y los fletes de carga, cargo adicional directamente vinculado a permanecer más tiempo en la carretera producto de la congestión, tal como lo señalamos en el punto 7 de la exposición de motivos, donde señalamos que el flete en la carretera central es superior al menos en 17% al promedio del costo nacional. Así, siendo muy conservadores con nuestros cálculos podemos determinar que si el Poder Ejecutivo analiza fríamente las cifras, observará que más se pierde dinero al dejar que esta congestión se suceda.

De otro lado, debemos considerar cuantas empresas de transportes se verían afectos a las disposiciones contenidas en la presente norma y para ello debemos acudir a la estadística elaborada por el propio Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el que establecido que para el año 2012 existen 3,622 empresas autorizadas para transportar carga en la región Junín, sin embargo, este dato no resulta suficiente para cuantificar el número de vehículos que se verían afectados en dicha vía.

**EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA GENERAL NACIONAL AUTORIZADAS POR AÑOS, SEGÚN REGION O DEPARTAMENTO: 2003 – 2012**

Región/Departamento	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Total</b>										
Arequiva										
Piura										
Trujillo										
La Libertad										
Moquegua										
Chilca										



Nota: La Región Callao, está incluida la Región Lima hasta el año 2011.  
Fuente: MTC - DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE.  
Elaboración: OGPP - Oficina de Estadística.

Por ello, para establecer la cantidad de vehículos que se verían afectados por la presente iniciativa, debemos acudir a la estadística del parque vehicular de





Congreso de la República

empresas de transporte de carga en la región Junín para el año 2012, donde apreciaremos que existen 4,526 camiones de carga, 888 remolcadores y 1,031 semi-remolques. Entonces, podemos asegurar que el universo de camiones de carga que transitan por la carretera centran no superan los 6,445 vehículos de los cuales solamente serían afectado los que miran más de 16.5 metros o pesen en bruto más de 44 toneladas. Excepcionalmente, tendrán que sumarse los vehículos de más de 20 toneladas en los fines de semana y en fines de semana largos, en los cuales se programará medidas excepcionales de restricción de tránsito.

**PARQUE VEHICULAR DE EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA GENERAL NACIONAL POR CLASE, SEGÚN DEPARTAMENTO : 2012**

<b>TOTAL</b>	<b>186,872</b>	<b>7</b>	<b>10</b>	<b>5,862</b>	<b>25</b>	<b>575</b>	<b>106,025</b>	<b>33,366</b>	<b>41,002</b>
Callao									
Lima									
La Libertad									
Junín									
Ucayali									



Nota: La Región Callao, está incluida la Región Lima; la información es del Padrón de Transportistas de Carga Nacional.  
 Fuente: MTC - DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE.  
 Elaboración: OGPP - Oficina de Estadística.