

OSITRAN

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

OSITRAN
Presidencia Consejo Directivo
25 JUN. 2014
RECIBIDO
Firma: [Firma] N° 12-15

Fecha Reporte 25/06/2014
Hora Reporte 10:02:25 AM
Página 1

HOJA DE TRÁMITE

OSITRAN
GERENCIA DE REGULACION Y ESTUDIOS ECONÓMICOS
23 JUL. 2014
RECIBIDO
Firma: [Firma] N° 9-55

N° REGISTRO **21605**
TIPO OFICIO
NÚMERO 1030-2013-2014-CTC/CR
FECHA 25/06/2014
FOLIOS 5
RPTA

REMITENTE LEONIDAS HUAYAMA NEIRA
CARGO PRESIDENTE
CLASE INSTITUCION DEL ESTADO
INSTITUCION CONGRESO DE LA REPUBLICA
DIRIGIDO A: BENAVENTE DONAYRE, PATRICIA
ÁREA Presidencia

ASUNTO SOLICITA REMITIR OPINION RESPECTO AL PROYECTO DE LEY 3612/2013-CR

NOTAS

ATENDIDO CON:

DERIVACIONES DE DOCUMENTO			
DERIVAR A:: (ÁREA / PERSONA)	ACCIONES	FEC./DERV.	V° B°
Presidencia/BENAVENTE DONAYRE, PATRICIA		25/06/2014	
Francisco Toranzo	} 19		[Circular Stamp: OSITRAN PRESIDENCIA]
David Villegas			
Manuel Cornejo			
Silvana Elías			

OBSERVACIONES

Remisión de informe adjunto a PD Jueves 3/7/14.

Maria Pina

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

OSITRAN
GERENCIA DE SUPERVISION Y FISCALIZACION
23 JUL. 2014
RECIBIDO
Firma: [Firma] Hora: 10:10

OSITRAN
GERENCIA ASESORIA JURIDICA
23 JUL 2014
RECIBIDO
Firma: [Firma] Hora: 10:18

[Handwritten signature and date: 23/07/14]



Congreso de la República
Comisión de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Promoción de la Industria Responsable y del Compromiso Climático"



Lima, 20 de Junio de 2014

OFICIO N° 1030-2013-2014-CTC/CR

Doctora

PATRICIA BENAVENTE DONAYRE

Presidenta del Organismo Supervisor de la Inversión en
Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN
Av. República de Panamá 3659 Urb. El Palomar
SAN ISIDRO.-

De mi consideración:

Es grato dirigirme a usted para saludarlo cordialmente, y a la vez solicitar a su Despacho se sirva remitir a ésta Comisión, su opinión respecto al Proyecto de Ley 3612/2013-CR, que precisa los parámetros técnicos para los proyectos a nivel de soluciones básicas por niveles de servicio de la red vial nacional; para lo cual adjunto copia del proyecto de ley en mención.

Es propicia la oportunidad para expresarle los sentimientos de mi especial consideración y deferente estima.

Atentamente,



[Handwritten Signature]
Lic. LEONIDAS HUAYAMA NEIRA
Presidente
Comisión de Transportes y Comunicaciones
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

LHN/mtc

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
17 JUN 2014
RECIBIDO
Firma: [Signature] Hora: 10:50



Proyecto de Ley Nº 3612/2013-CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

19 JUN 2014
HUGO CORTEZ TORRES
FEDATARIO

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
19 JUN 2014
RECIBIDO
EJECUTIVO

PROYECTO DE LEY QUE PRECISA LOS
PARÁMETROS TÉCNICOS PARA LOS
PROYECTOS A NIVEL DE SOLUCIONES
BÁSICAS POR NIVELES DE SERVICIO DE LA
RED VIAL NACIONAL

El Congresista de la República Josué Manuel Gutiérrez Córdor miembro del grupo parlamentario Nacionalista Gana Perú, y los congresistas que suscriben, ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa, que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Estado y conforme a lo dispuesto por los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, presenta el siguiente proyecto de Ley:

LEY QUE PROYECTO DE LEY QUE PRECISA LOS PARÁMETROS TÉCNICOS PARA LOS PROYECTOS A NIVEL DE SOLUCIONES BÁSICAS POR NIVELES DE SERVICIO DE LA RED VIAL NACIONAL.

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Ha dado la ley siguiente:

ARTÍCULO 1º.- OBJETO DE LA LEY

Precítese los parámetros técnicos para los proyectos a nivel de soluciones básicas por niveles de servicio para la Red Vial Nacional:

- a) Monto de inversión promedio por kilómetro por proyecto <= Seiscientos mil (S/. 600,000)
- b) Tráfico bajo: 400 <= IMDa <= 2000 Veh/día hasta carreteras de segunda clase ó clase 2 según Manual de Diseño Geométrico de Carreteras vigente.
- c) Soluciones básicas: Proyectos a nivel de soluciones básicas por niveles de servicio para la Red Vial Nacional que cumplan los parámetros a) y b).

ARTÍCULO 2º.- FINALIDAD

Tiene por Finalidad atender en menor tiempo y con mayor eficiencia y eficacia las necesidades de infraestructura vial de la población en el ámbito del sistema nacional de Inversión Pública.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

PRIMERA.- DEROGATORIA

Déjese sin efecto todas las normas que se opongan a la presente Ley.

[Signature]
TOMÁS MARTIN ZAMUDIO BRICEÑO
Presidente Postvoto
Grupo Parlamentario Nacionalista Gana Perú
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima 16 de Junio del 2014.



JOSUÉ GUTIÉRREZ CÓRDOR
Congresista de la República

[Signature]
M. RIVAST.

[Signatures]
Reynaga
Casio Huarcayo

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El desarrollo de un país, depende de su infraestructura, específicamente de la vial; en ese sentido, el Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional – PROVIAS NACIONAL, que es la Unidad Ejecutora del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, responsable de la administración y operación de la Red Vial Nacional, fue creada por Decreto Supremo N° 033-2002-MTC, ha desarrollado un mecanismo contractual sobre el nuevo concepto de contrato de gestión, para la conservación y desarrollo gradual de las carreteras por niveles de servicio. Por este mecanismo se transfiere al contratista la gestión de la vía en aspectos puntuales y también los riesgos propios de la actividad a desarrollar.

El Programa Proyecto Perú creado por Provías Nacional comprende la atención de corredores de aproximadamente 300 Km. con el diseño de pavimentos para un periodo de evaluación diez (10) años, para atender un tráfico clasificado hasta de 2da Clase ($400 < \text{IMDA} < 2000$) de acuerdo al Manual de Diseño Geométrico de Carreteras (DG-2013) y definido como Clase 2 en el Manual de Carreteras – Mantenimiento o Conservación vial aprobado con Resolución Directoral N° 30-2013-MTC/14 del 18.Dic.2013. En su fase inicial solucionó la transitabilidad de carreteras con tráficos menores de IMD-anual 400 veh/día, y luego de la aplicación de pavimentos económico dichos tráficos se incrementaron hasta un 100% y 150%.

Antecedentes:

1.1 Mediante Resolución Directoral N° 003-2012-EF/63.01 publicada el 23.May.2012 y actualizada con RD N° 008-2012-EF/63.01, publicada el 13.Dic.2012, el Ministerio de Economía y Finanzas aprueba el Anexo CME -10 referido a los contenidos específicos para estudios de preinversión a nivel de perfil de los proyectos de inversión pública de mejoramiento de carreteras de la Red Vial Nacional con Pavimentos a nivel de soluciones básicas. Dicho resolutivo es publicado con la finalidad de i) Garantizar la inversión realizada mediante el Programa de Infraestructura Vial "Proyecto Perú" creado con Resolución Ministerial N° 223-2004-MTC/02, ii) Completar la atención de la red vial nacional, iii) Resolver las necesidades de infraestructura vial de la población en menor tiempo y con mayor eficiencia y eficacia en el ámbito del Sistema Nacional de Inversión Pública, considerando los resultados positivos obtenidos del Programa Proyecto Perú creado por Provías Nacional.

Cabe precisar que el Proyecto Perú I (Año 2007), en su fase inicial solucionó la transitabilidad de carreteras con tráficos menores de IMDanual 400 veh/día, y luego de la aplicación del pavimentos económico dichos tráficos se incrementaron hasta un 100% y 150% que fueron uno de los factores que dinamizaron la economía del Estado Peruano.

1.2 En el numeral 1.5 de la Resolución Directoral N° 008-2012-EF/63.01 del 13.Dic.2012 indica que los proyectos de inversión pública de mejoramiento de carreteras de la Red Vial Nacional con pavimentos a nivel de soluciones básicas, cuyo monto de inversión a precios de mercado, sea superior a Diez Millones de Soles (S/. 10,000,000.00) y el monto de inversión promedio por kilómetro no sea mayor a los Seiscientos mil (S/. 600,000) podrán ser declarados viables con el estudio de preinversión a nivel de perfil siempre que dicho estudio cumpla con los contenidos mínimos específicos señalados en el Anexo CME -10 de la presente norma.

1.3 En el Anexo CME 10 aprobado con la Resolución Directoral N° 008-2012/63.01 indica textualmente, en su parte introductoria lo siguiente: "Los proyectos de inversión de mejoramiento de carreteras con pavimentos a nivel de soluciones básicas comprenden intervenciones de mejoramiento de la superficie de rodadura con afirmado, afirmado estabilizado con o sin recubrimiento impermeable bituminoso, tratamientos superficiales simples, u otro sistema de solución de bajo costo para carreteras de bajo tráfico. Asimismo, la intervención comprende cambios puntuales en la geometría de la vía con fines de seguridad vial, así como la colocación de obras de arte menores, drenaje y elementos de señalización. En el caso de puentes se limita a actividades de conservación".

Es decir, dicho anexo establece que puede plantearse, entre otros, un sistema de solución de bajo costo para carreteras de bajo tráfico. Entendemos de bajo costo a los proyectos que tienen un monto de inversión promedio por kilómetro no mayor a los Seiscientos mil (S/. 600,000) tal como precisa el numeral 1.5 de la Resolución Directoral N° 008-2012/63.01.

1.4 En el numeral 3.4 de las Alternativas de Solución del Anexo CME- 10 indica que se deberá señalar claramente en cada alternativa: a) Las partes de la carretera existente que se plantea mejorar y/o rehabilitar bajo el enfoque de pavimentos básicos, b) Los sectores que solo recibirán conservación, y c) Los tramos de alto tráfico y que no serán parte del proyecto y que se aplicarán actividades de conservación. Es decir, el Anexo CME 10 solo restringe la aplicabilidad de dichos contenidos para los tramos de carreteras de ALTO TRAFICO.

1.5 En tal sentido, la Unidad Formuladora considera que los parámetros técnicos definidos para el Programa Proyecto Perú II, definidos en el CME-10 de la Resolución Directoral N° 008-2012-EF/63.01 del 13.Dic.2012, son:

Monto de inversión promedio por kilómetro por proyecto \leq S/. 600,000

Tráfico bajo: $400 \leq \text{IMDa} \leq 2000$ Veh/día hasta carreteras de segunda clase ó clase 2

Soluciones básicas: Proyectos a nivel de soluciones básicas por niveles de servicio de la Red Vial Nacional que cumplan los parámetros a) y b).



CONGRESO DE LA REPUBLICA

MONTO DE INVERSIÓN: Monto de inversión promedio por kilómetro \leq S/. 600,000

Se consideró costo de inversión promedio debido a que Proyecto Perú I intervenía en corredores mayores de 300 Km. y los costos por tramo variaban entre una intervención con base estabilizada con slurry seal, afirmado con aditivo, un recapado (recuperación de la superficie asfáltica, colocación de carpeta asfáltica), por lo cual se estableció el costo de inversión promedio por Km. y no un costo de inversión por Km.

TRAFICO: Hasta carreteras de segunda clase ó clase 2

Con relación a la precisión de carreteras de bajo tráfico, se debe indicar que de acuerdo al Manual de Diseño Geométrico de Carreteras (DG-2013) se clasifica de acuerdo a la Demanda Vehicular según:

CLASIFICACIÓN POR DEMANDA	IMDa
Autopistas de primera clase	$> 6,000$ veh/día
Autopistas de segunda clase	Entre 6,000 y 4,001 veh/día
Carreteras de primera clase	Entre 4,000 y 2,001 veh/día
Carreteras de segunda clase	Entre 2,000 y 400 veh/día
Carreteras de tercera clase	< 400 veh/día
Trochas carrozables	< 200 veh/día

En la página 598 del Manual de carreteras – Mantenimiento o Conservación Vial aprobado con Resolución Directoral N° 30-2013-MTC/14 del 18.Dic.2013 menciona que de acuerdo al volumen de tránsito, se identifica las siguientes clases de carreteras:

Clasificación	Trafico Veh/día
Clase 0	$IMDa \leq 200$ V
Clase 1	$201 < IMDa < 400$
Clase 2	$401 < IMDa < 2000$
Clase 3	$2001 < IMDa < 4000$
Clase 4	$4001 < IMDa < 6000$
Clase 5	$IMDa > 6000$

En tal sentido, la Unidad Formuladora define bajo tráfico para carreteras cuyo $IMDa < 2000$ Veh/día, es decir comprende las carreteras de segunda y tercera clase y trochas carrozables. Las carreteras de Alto Tráfico, comprenden las carreteras de primera clase, autopistas de segunda clase y autopistas de primera clase, las cuales deberán atenderse mediante el enfoque tradicional del Sistema Nacional de Inversión Pública.

Cabe precisar, que el manual de carreteras de "Suelos, Geología, Geotecnia y Pavimentos", sección suelos y pavimentos, pág. 167 del numeral 12.2: Secciones de estructuras de pavimento flexible. Cita:

Cuadro 12.17
Valores recomendados de Espesores Mínimos de Capa Superficial y Base Granular

TIPO DE CAMBIOS	TRAFICO	EJES EQUIVALENTES ACUMULADOS		CAPA SUPERFICIAL	BASE GRANULAR
Caminos de Bajo Volumen de Tránsito	T ₁	150,001	300,000	TSB, ó Lechada Asfáltica (Slurry seal): 12mm, ó Micropavimento: 25mm Carpeta Asfáltica en Frío: 50mm Carpeta Asfáltica en Caliente: 50mm	150 mm
	T ₂	500,001	500,000	TSB, ó Lechada Asfáltica (Slurry seal): 12mm, ó Micropavimento: 25mm Carpeta Asfáltica en Frío: 60mm Carpeta Asfáltica en Caliente: 60mm	150 mm
	T ₃	500,001	750,000	Micropavimento: 25mm Carpeta Asfáltica en Frío: 60mm Carpeta Asfáltica en Caliente: 70mm	150 mm
	T ₄	750,001	1,000,000	Micropavimento: 25mm Carpeta Asfáltica en Frío: 70mm Carpeta Asfáltica en Caliente: 80mm	200 mm

Precisando que dicha norma permite la colocación de **carpeta asfáltica para Caminos de Bajo Volumen de Tránsito.**

Situación esperada.

La precisión de los parámetros técnicos en la presente Ley viabilizara la ejecución de diecisiete (17) proyectos, de los cuales se tiene catorce (14) estudios en elaboración y tres (03) proceso de contratación. Precisando que dos (02) estudios están en evaluación por la OPI-MTC y cinco (05) estudios por culminarse en julio del presente año. De precisarse dichos parámetros se estaría ejecutando en el presente año 2014 la suma de S/. 530,8 Mill. y en el segundo semestre del presente año S/. 1,384,5 Mill. Estimándose la inversión para el año 2015: S/. 2,119,2 Mill. y para el año 2016: S/.1,579,7 Mill.

1.6 En tal sentido, con la finalidad de reactivar la economía peruana, Provias Nacional prioriza los siguientes proyectos que a la fecha está en evaluación por la OPI-MTC:

Item	Corredor Vial	Ubicación	Meta	Inversión Conservación (06 años) S/.
1	Emp. PE-18A (Puente Rancho)-Panao-Chaglla-Pozuzo-Oxapampa y Empalme PE-18B - Río Codo-Codo del Pozuzo-Emp. PE-5N	Huánuco, Pasco	332	278,394,484
2	Cañete - Lunahuana - Dv. Yauyos - Ronchas - Chupaca-Huancayo-Dv, Pampas.	Lima, Junín	348	252,186,720
	TOTAL		680	530,881,204



1.7 Además se incluya los siguientes proyectos que están por culminarse:

Item	Corredor Vial	Ubicación	Meta	Inversión + Conservación (06 años) S/.
1	Emp. PE-1S (Dv. Aplao) – Corire – Aplao – Chuquibamba – Arma – Cotahuasi – Charcana – Accopampa – Dv. Sayla – Pampachacra – Ushua – Oyolo – Dv. Sequello – Marcabamba – Emp. PE-32C (Pausa) - Marán.	Arequipa y Ayacucho	490	371,752,600
2	Emp. PE-34B (Rosario) -Carlos Gutiérrez- Crucero- Quiscupunco- Baltimore- Ananea- Cojata- Vilque Chico- Emp. PE-34I (Coasia)	Lima, Junín	230	209,424,200
3	Emp. PE 3N (Laguna Sausacocha) - Puente Pallar - Chagual - Tayabamba - Puente Huacrachuco y los Ramales Puente Pallar – Calemar y Tayabamba – Quiches - Emp. PE-12A (Dv. Sihuas)	La Libertad, Ancash	597	417,664,380
4	Dv Humajalso - Desaguadero y Tacna-Tarata-Capazo-Mazocruz	Tacna, Moquegua, Puno	412	233,187,280
5	Andahuaylas (Empalme PE-3S)- Pampachiri-Negromayo (Empalme PE-30A)	Ayacucho, Apurímac	180	152,449,200
	TOTAL		1909	1,384,477,660

1.8 Para el año 2015, los siguientes proyectos contratados:

Item	Corredor Vial	Ubicación	Meta	Inversión + Conservación (06 años) S/.
1	Cutervo – Sócota – San Andrés – Santo Tomas – Pimpingos - Cuyca	Cajamarca	150	128,567,400
2	Emp. AR-105 (Acoy) – Andamayo – Viraco – Dv. Machahuay –Andagua – Ayo – Huambo – Cabanaconde – Chivay – Vizcachane – Emp. PE-34A (Dv. Vizcachane)	Arequipa	410	321,805,400
3	Juliaca – Putina-Oriental-Sandia-San Ignacio-Punta de Carretera y Dv. Putina-Moho-Conima-Millilaya-Frontera con Bolivia y Dv. Millilaya- Tilali-Frontera con Bolivia	Puno	439	353,867,432
4	Emp. PE-3S (Huayllapampa) -	Ayacucho,	440	294,107,400



CONGRESO DE LA REPUBLICA

	La Quinua - San Francisco - Puerto Ene - Tzomaveni - Cubantía y ramal Puente Alto Anapati-Boca Sonoro-Punta de Carretera.	Junín		
5	Emp. PE-3S (Dv. Abancay) - Chuquibambilla - Dv. Chalhuahuacho - Santo Tomas - Vellile - Yauri - Hector Tejada - Emp. PE-3S (Ayaviri)	Apurímac, Cusco, Puno	546	429,526,410
6	Emp. PE-3S (Mollepuquio) - Chinchaypujio-Cotabambas-Tambobamba-Chalhuahuacho	Apurímac, Cusco	216	186,811,920
7	Casma-Huaraz-Huari-Huacaybamba-Jircan-Tingo María-Monzon-Emp. PE-18A (Tingo María)	Ancash, Huánuco	536	404,479,040
	TOTAL		2737	2,119,165,002

1.9 Para el año 2015-2016, los siguientes proyectos en proceso de selección del consultor que elaborará el estudio de preinversión a nivel de perfil:

Item	Corredor Vial	Ubicación	Meta	Inversión + Conservación (06 años) S/.
1	Emp - PE-1N-Pamplona-San José - Cajatambo - Emp. PE-18	Lima, Ancash	214	194,855,560
2	Emp. PE-04B - Sondor - Socchabamba - Vado Grande	Piura	395	251,765,900
3	PROREGION PUNO	Puno	1307	1,133,108,942
	TOTAL		1867	1,579,730,402

EFFECTOS DE LA VIGENCIA SOBRE LA NORMA

El presente Proyecto de Ley se formula dentro del marco constitucional en el sentido de adecuar la norma necesaria a los principios recogidos en el texto constitucional y los instrumentos internacionales de los cuales el Perú es suscriptor y no se contradice con ninguna norma de mayor jerarquía.

ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La vigencia del presente proyecto legislativo no irrogará gastos al erario nacional muy por lo contrario se trata de un proyecto que resulta beneficiosa por cuanto se logra una mejor coherencia legislativa y por ende permita implementar un novedoso concepto de contrato de gestión, para la conservación y desarrollo gradual de las carreteras, donde las prestaciones se controlen por niveles de servicio.

Lima 16 de Junio del 2014.