

DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES DICTAMEN 2018-2019

Señor Presidente:

Ha sido remitido para estudio y dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y los artículos 74 y 75 del Reglamento del Congreso de la República, el proyecto de ley Proyecto de Ley 3069/2017-CR, presentado por el congresista Armando Villanueva Mercado, que propone la "Ley que Declara de de Interés Nacional y Necesidad Pública la Ejecución del Ferrocarril Interregional Puno – Arequipa –Cusco – Ayacucho – Huancavelica, con el uso de tecnologías de punta compatibles con potencialidades energéticas amigables con el medio ambiente".

Х

Х

Х

х

Х

Con la licencia del señor congresista: xxxxxxxxxxx

Χ

Х

I. SITUACIÓN PROCESAL

I.1 Antecedentes

El **Proyecto de Ley 3069/2017-CR**, ingresó a trámite documentario el 20 de junio del 2018 y, a esta Comisión, el 26 de junio del mismo año, de conformidad con el Decreto de Oficialía Mayor se nos designa como única Comisión Dictaminadora.



I.2 Opiniones solicitadas

Se solicitó las siguientes opiniones técnicas:

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Mediante Oficio N° 0028-2018-2019/CTC-CR, de fecha de 17 de agosto del 2018, recibido el 24 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Edmer Trujillo Mori**, en su condición de **Ministro de Transportes y Comunicaciones**, habiéndose recibido opinión.

Ministerio de Economía y Finanzas

Mediante Oficio N° 029-2018-2019/CTC-CR, de fecha 17 de agosto del 2018, recibido el 20 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Carlos Oliva Neyra**, en su condición de **Ministro de Economía y Finanzas**, habiéndose recibido opinión.

Ministerio del Ambiente

Mediante Oficio N° 0030-2018-2019/CTC-CR, de fecha 17 de agosto del 2018, recibido el 24 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica a la señora **Fabiola Muñoz Dodero**, en su condición de **Ministra del Ambiente**, habiéndose recibido opinión.

> Ministerio de Cultura

Mediante Oficio N° 0031-2018-2019/CTC-CR, de fecha 17 de agosto del 2018, recibido el 24 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica a la señora **Patricia Balbuena Palacios**, en su condición de **Ministra de Cultura**, habiéndose recibido opinión.

Gobierno Regional de Puno

Mediante Oficio N° 0032-2018-2019/CTC-CR, de fecha 17 de agosto del 2018, recibido el 24 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Juan Luque Mamani**, en su condición de **Gobernador Regional de Puno**, habiéndose recibido opinión.



Gobierno Regional de Arequipa

Mediante Oficio N° 0033-2018-2019/CTC-CR, de fecha 17 de agosto del 2018, recibido el 24 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica a la señora Yamila **Johanny Osorio Delgado**, en su condición de **Gobernadora Regional de Arequipa**, no habiéndose recibido opinión.

> Gobierno Regional de Cusco

Mediante Oficio N° 0034-2018-2019/CTC-CR, de fecha 17 de agosto del 2018, recibido el 24 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Edwin Licona Licona**, en su condición de **Gobernador Regional de Cusco**, habiéndose recibido opinión.

> Gobierno Regional de Ayacucho

Mediante Oficio N° 0035-2018-2019/CTC-CR, de fecha 17 de agosto del 2018, recibido el 24 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Wilfredo Oscorima Núñez**, en su condición de **Gobernador Regional de Ayacucho**, habiéndose recibido opinión.

> Al Gobierno Regional de Huancavelica

Mediante Oficio N° 0036-2018-2019/CTC-CR, de fecha 17 de agosto del 2018, recibido el 24 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Glodoaldo Álvarez Ore,** en su condición de **Gobernador Regional de Huancavelica**, no habiéndose recibido opinión.

I.3 Opiniones recibidas

Ministerio de Ambiente

Mediante Oficio N° 550-2018-MINAM/DM, se recibe opinión institucional, firmado por la señora **Ministra del Ambiente Fabiola Muñoz Dodero**, adjuntando el Informe N° 620-2018-MINAM/SG/OGAJ de fecha 17 de octubre de 2018, que concluye:

"En la exposición de motivos del Proyecto de Ley N°3069/2017-CR no se advierte información geográfica que pueda determinar el trazo de línea



férrea que comprendería el ferrocarril interregional, a fin de identificar si su intervención comprende Áreas Naturales Protegidas (conforme lo ha indicado el SERNANP). En caso de aprobarse el proyecto de Ley, como condición previa obligatoria a la ejecución de los proyectos de inversión comprendidos en Ley N° 27446, se deberá obtener la Certificación Ambiental de la autoridad competente, siempre que tales proyectos puedan causar impactos ambientales negativos significativos. No obstante, y siendo el Proyecto de Ley N° 3069/2017-CR no autoriza o dispone la ejecución inmediata de la infraestructura ferroviaria para el ferrocarril interregional propuesto, en tanto se trata de una norma de carácter declarativo, se considera como <u>Viable sin observaciones</u>"

Ministerio de Cultura

Mediante Oficio N° 900529-2018-DM/MC, firmado por la señora ministra de Cultura **Patricia Balbuena Palacios** adjuntando el Informe N° 900110-2018-CDR/OGAJ/SG/MC de fecha 20 de noviembre de 2018, que concluye señalando:

"(...) Observa el proyecto de Ley N°3069/2017-CR de conformidad con lo señalado en el numeral 4.5. del presente informe".

Veamos que establece el numeral 4.5 del Informe:

(..) 4.5. "(...) El proyecto de Ley no toma en consideración el impacto directo sobre el sitio Patrimonio Mundial "Santuario Histórico Macchu Picchu" y su zona de amortiguamiento. (...) Asimismo, el proyecto ferroviario que se formule deberá ser remitido al Centro del Patrimonio Mundial de UNESCO para su previa revisión. (...) Además, se acota que el transporte masivo de productos petroquímicos desde kepashiato, atravesando el Santuario Histórico Macchu Picchu, debe ser descartado por los riesgos que conlleva para la conservación de los atributos de valor universal excepcional del bien"

Ministerio de Económica y Finanzas

Mediante Oficio N° 2157-2019-EF/10.01, firmado por el ministro de Economía y Finanzas señor Carlos Oliva Neyra, adjuntando el Informe N° 034-2019-EF/63.06 de fecha 26 de febrero de 2019, que concluye lo siguiente:



"(...) La prioridad de la ejecución de actividades y de proyectos de inversión corresponde ser realizada por cada Titular de la Entidad, con sujeción a los recursos presupuestales asignados en un determinado año fiscal, conforme a lo establecido en el numeral 7.3. del artículo 7 del Decreto Legislativo N° 1440 Decreto Legislativo del Sistema Nacional del Presupuesto Público"

Ministerio de Transporte y Comunicaciones

Mediante Oficio N° 1141-2018-MTC/01, firmado por el ministro de Transportes y Comunicaciones señor Edmer Trujillo Mori, adjuntando el Informe N° 3368-2018-MTC/08, concluyendo:

"(...) desde el punto de vista legal esta oficina General opina que es viable el artículo 1 del proyecto de Ley respecto a la declaración de necesidad pública e interés nacional la ejecución del Ferrocarril Interregional Puno- Arequipa – Cusco – Ayacucho – Huancavelica, con el uso de tecnologías de punta compatibles con potencialidades energéticas amigables con el medio ambiente; y observar los artículos 2, 3 y 4 del proyecto de Ley" (el subrayado es nuestro)

Gobierno Regional de Puno

Mediante Oficio N° 577- 2018-GR PUNO-GGR, el 26 de setiembre de 2018, se recibe opinión institucional, firmado por el señor Salvador Apaza Huanca, Gerente General Regional, adjuntando el Informe N° 162-2018-GR.PUNO/GRI-SJQCh de fecha 29 de agosto de 2018, elaborado por la Gerencia Regional de Infraestructura, que concluye con lo siguiente: "(...) y considera de necesidad pública e interés nacional la ejecución del Ferrocarril Interregional Puno – Arequipa – Cusco – Ayacucho – Huancavelica, con el uso de tecnologías de punta compatibles con potencialidades energéticas amigables con el medio ambiente que está comprendida en el Proyecto de Ley N° 3069/2017-CR; de tal manera se podrá contribuir con el desarrollo de la Macro Región Sur".

Gobierno Regional de Cusco

Mediante Informe Oficio N° 569-2018-GR—CUSCO-DRTCC adjuntando el Informe N° 011-0018-GR CUSCO-DRTCC, de fecha 03 octubre de 2018, se recibe opinión institucional, firmado por el señor Ingeniero Henry Coello Teran



Jefe de la Sub Dirección de Estudios de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones del Gobierno Regional Cusco, que concluye con lo siguiente:

"(...) considera muy conveniente la priorización de la Ley N°3069/2017-CR, por lo que emitimos OPINION FAVORABLE con respecto al referido proyecto de Ley"

Gobierno Regional de Ayacucho

Mediante Oficio N° 044-2018-GRA/GRI-DRTCA adjuntando el Informe N° 051-2018-GRA-DRTCA-DC-SDESLO/EOH de fecha 24 de setiembre de 2018, se recibe opinión institucional, firmado por el señor Ingeniero Crisólogo Cárdenas Palomino, que se concluye con lo siguiente:

"El proyecto de Ley N°3069/2017-CR deberá tomar en consideración la Ley N°29373 vigente, con la finalidad de integrar la mayor cantidad de Regiones, que permitan dinamizar las actividades económicas en la región Ayacucho, debido al servicio ferroviario con gran capacidad y costos de operación bastante bajos"

II. CONTENIDO DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

El proyecto de ley bajo análisis tiene por objeto declarar de interés nacional y necesidad pública la Ejecución del Ferrocarril Interregional Puno – Arequipa –Cusco – Ayacucho – Huancavelica, con el uso de tecnologías de punta compatibles con potencialidades energéticas amigables con el medio ambiente.

El tramo al que se refiere el presente proyecto corresponde a dos etapas, una primera etapa busca interconectar a través de la vía férrea las comunidades y poblados del Bajo Urubamba que hasta la fecha se encuentra aisladas de la capital de la provincia y del departamento; en esta tarea se hace imprescindible la reposición del tramo Hidroeléctrica de Machupicchu – Quillabamba, para dar paso a la construcción de una nueva línea férrea desde Quillabamba hacia el bajo Urubamba, donde alcanzará el punto navegable del Rio Urubamba, un ramal hacia la planta de Kepashiato donde se posibilitará la salida del GLP y GLN de la nueva planta de fraccionamiento al construirse en la zona de Kepashiato.

En una segunda etapa partiendo de Kepashiato se enrumbe al encuentro del Ferrocarril Central en la ciudad de Huancavelica, con lo que se beneficiará a los departamentos de Cusco, Ayacucho y Huancavelica, haciendo que este ferrocarril cumpla un



propósito social interconectando pueblos olvidados e impulsando su situación socio económica, incrementando el cultivo de café y cacao como productos emblemáticos de la zona.

III. MARCO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República
- Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- Ley 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales
- Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.
- Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

IV. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

IV.1 Relación con el Acuerdo Nacional

La Comisión, de la revisión realizada de la presente iniciativa legislativa, determinó que guarda concordancia con lo estipulado por el Acuerdo Nacional, en:

- a) Décima Política de Estado referida a la Reducción de la Pobreza, por la cual el Estado se compromete a dar prioridad efectiva contra la pobreza y a la reducción de la desigualdad social mediante la promoción del desarrollo empresarial local y el empleo; asimismo, se compromete a promover la ejecución de proyectos de infraestructura logística y productiva para el desarrollo local y regional. Ergo, es fundamental para combatir la pobreza la integración del territorio nacional a través de construcción de vía férrea.
- b) Vigésimo Primera Política de Estado que propone mejorar la Competitividad del país elaborando un plan nacional de infraestructura identificando ejes nacionales de integración y crecimiento pare desarrollar una red energética, vial, portuaria, aeroportuaria y de telecomunicaciones, que permita fluidez en los negocios y en la tome de decisiones.



c) Vigésimo Tercera Política de Estado que propone impulsar y fomentar el desarrollo económico del sector agrario y rural, articulando el desarrollo de ciudades intermedias, que, con la mejora de la infraestructura rural, motiven la inversión privada e incentiven la creación de oportunidades de trabajo.

IV.2 Análisis sobre el fondo de la propuesta legislativa

a) Fundamentos de una Declaración de interés nacional y necesidad pública

La Comisión establece que una declaratoria de interés nacional y necesidad pública la Ejecución del Ferrocarril Interregional Puno – Arequipa –Cusco – Ayacucho – Huancavelica, con el uso de tecnologías de punta compatibles con potencialidades energéticas amigables con el medio ambiente, obedece a la necesidad de brindar un status especial o de fijar reglas de excepción (efectos jurídicos distintos a los ordinarios), que permitan sustentar actuaciones, principalmente del Estado, de carácter extraordinario. Ergo por lo tanto la exhortación que realiza el Congreso de la República a través de este tipo de normas, busca poner en la mesa de debate la necesidad del país de recuperar la vía férrea e interconectar todo el territorio a través de un moderno ferrocarril, que logrará el desarrollo de diversos productos de agro-exportación y promoción del turismo ecológico y la vivencia en dicha zona, ya que este constituye una vía más rápida, de energía saludable, y sobre todo que permita transportar nuestros productos comerciales y ciudadanos en mejores de tiempo y salubridad

En tal sentido, las medidas excepcionales o extraordinarias que pudieran establecerse a través de las declaratorias de interés nacional deben justificarse y estar acordes con el principio de razonabilidad y con el mandato constitucional, Por tanto, el Congreso de la República tiene la facultad de declarar de interés nacional un evento o intervención siempre y cuando los efectos jurídicos de dicha declaración, prevean lo siguiente:

1) Sean razonables y proporcionales con la misma, es decir, no afecten derechos superiores como los constitucionales; esta norma no afecta derechos constitucionales por el contrario busca mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos de toda zona de Puno, Arequipa, Cusco, Ayacucho y Huancavelica. No olvidemos que estas obras generarán, trabajo, integración territorial desarrollo de actividades comerciales, turísticas etc, todas ellas en beneficio de la población.



2) Estén de acuerdo con la naturaleza que los motiva, es decir, la declaratoria sea relevante para el desarrollo de las personas y del país, como hemos señalado, esto permitirá contribuir a la articulación territorial y no permitiría mejorar las condiciones comerciales y de transporte de ciudadanos. Un país integrado por ferrocarriles permite el ahorro de energía, con el beneficio que utiliza es amigable al medio ambiente contrario al diésel, economiza costos en carga y tiempo, igualmente para el ciudadano.

En ese sentido, conforme a lo antes indicado, la declaración de interés nacional y necesidad pública se encuentra dirigida a promover el desarrollo de interregional Puno, Arequipa, Cusco, Ayacucho y Huancavelica, impulsando de manera importante su desarrollo social y económico; lo cual resulta de relevancia para el desarrollo nacional, regional y local y no supondría la afectación de derechos.

b) Razonabilidad de la propuesta legislativa

La Comisión para analizar la razonabilidad es decir la consistencia argumental técnico jurídico e incluso económico de la propuesta es necesario conocer en que consiste el objeto del proyecto de ley y que implicancia beneficios u oposiciones tiene, que esta iniciativa legislativa

La Comisión del análisis de la exposición de motivos del proyecto de Ley, colige que la ejecución del Ferrocarril Interregional comprendería dos etapas:

- i) La fase que busca interconectar las comunidades y poblados del bajo Urubamba, para lo cual es necesario la reposición del tramo hidroeléctrica de Machu Picchu - Quillabamba, y la construcción de una nueva línea férrea desde la localidad de Quillabamba (distrito de Santa Ana) hacia el bajo Urubamba con un ramal hacia la localidad de Kepashiato (distrito de Echarate), lo cual posibilitara la salida del gas (GLP y GLN) de la nueva planta de fraccionamiento a construirse en la localidad de Kepashiato, lo cual permitirá un transporte fluido, económico y de mayor volumen, que haría viable la masificación del gas en el departamento del cusco y de la zona sur del país.
- ii) La segunda etapa, busca interconectar desde la localidad de Kepashiato hacia la ciudad de Huancavelica y así conectarse con el Ferrocarril Central, para lograr el transporte con los departamentos de Ayacucho, Junín y Pasco hasta la capital de Lima, y deberá ser parte del Tren Bioceánico (Brasil-Paraguay-Uruguay-Bolivia-Perú), lo cual permitirá promover el intercambio comercial,



turístico, ecológico y vivencial de la población de los departamentos beneficiados.

La Comisión considera que, para alcanzar nuestro desarrollo socioeconómico, necesitamos mejorar el transporte de nuestra producción, de nuestras riquezas, de nuestros pasajeros. La infraestructura ferroviaria eléctrica moderna es la mejor alternativa para la integración, el desarrollo y descentralización del país. Actualmente, en muchos países los ferrocarriles eléctricos modernos son la columna vertebral del transporte terrestre y las carreteras asfaltadas de doble vía son vías complementarias. Esta infraestructura ferroviaria eléctrica moderna es particularmente imprescindible para el Perú, por el difícil perfil de nuestra geografía y orografía.

Por consiguiente, la propuesta tiene fundamento lógico factico para su formulación y no afecta derechos de terceros.

c) Precisiones técnicas sobre la propuesta legislativa

En esta línea de análisis debemos señalar que, en los considerandos del informe del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se establece que: "(...) el MTC dispondrá lo necesario para la ejecución del Ferrocarril Interregional Puno - Arequipa - Cusco - Ayacucho - Huancavelica, el cual se realizará en dos etapas bajo la modalidad de obra pública, por cuanto considera la ejecución de la rehabilitación, reconstrucción y construcción de obras nuevas". Esta información nos permite señalar que la propuesta es viable; sin embargo, no posee fecha de inicio de las obras. Por lo tanto, en este extremo la propuesta sería viable.

Así mismo, la Comisión considera pertinente tener en cuenta para nuestro análisis lo expresado por la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles (DGCF) con el Memorándum N° 1619-2018-MTC/14, y el Informe N° 0317-2018-MTC/14.08, el cual establece:

"En relación al artículo 2 del proyecto de Ley, la Dirección de Ferrocarriles de la DGCF no formula observación en este extremo, por cuanto señala que se ha contemplado en la Programación Multianual de inversiones del MTC4, realizar en el periodo del 2019 al 2021, la elaboración del estudio de preinversión del proyecto ubicado en el corredor ferroviario "Machu Picchu -

-

¹ Así lo establece la Dirección General de Concesiones en Transportes a través del Memorándum N° 4242-2018-MTC/25, sustentado en el Informe Legal N° 1338- 2018-MTC/25.



Quillabamba - Pto. Navegable Rio Urubamba"; <u>y que dichos estudios</u> podrán determinar el trazo más adecuado para el Ferrocarril.

En relación al artículo 3 del proyecto de Ley, la Dirección de Ferrocarriles de la DGCF <u>formula observaciones en este extremo</u>, señalando que el proyecto "Corredor Ferroviario Bioceánico de integración" se encuentra conformado por los países de Brasil, Perú, Bolivia y Paraguay; y este proyecto cuenta con un estudio realizado previamente, el cual definió, entre tres posibles alternativas, la más adecuada, en función a una matriz multicriterio. En ese sentido, el trazo del "Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración", no puede ser condicionado por el artículo 3 del proyecto de Ley, toda vez que no cuente con el sustento técnico necesario (estudios de preinversión) para su desarrollo, por lo que determinar por Ley que el Corredor Ferroviario "Machu Picchu - Quillabamba - Pto. Navegable Rio Urubamba" formará parte del "Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración" contravendría los esfuerzos y las negociaciones realizadas para el País hasta el momento.

A tenor de lo expresado, la Comisión considera que con la finalidad de viabilizar la propuesta y facilitar los estudios técnicos, la norma debe ser declarativa y de un solo artículo para así no condicionar la elaboración de determinados tramos sin los estudios técnicos respectivos, máxime si estos requieren coordinaciones internacionales. Por lo tanto, la Comisión considera viable la propuesta y propone un texto sustitutorio de un solo artículo.

V. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

El análisis costo beneficio sirve como método de análisis para conocer en términos cuantitativos los impactos y efectos que tiene una propuesta normativa sobre diversas variables que afectan a los actores, la sociedad y el bienestar general, de tal forma que permite cuantificar los costos y beneficios.

En cuanto a los beneficios de la presente iniciativa la Comisión considera que beneficiarían a los habitantes de las provincias aledañas, integrando los territorios, mejorando la seguridad en el transporte de pasajeros, incentivando el acceso a la educación, salud, comercio, turismo, repercutiendo así en la economía del país.

En cuanto al costo, no irroga gasto al erario nacional, porque como sabemos siendo una norma declarativa, no constituye más que una exhortación al Poder Ejecutivo para priorizar en sus presupuestos la señalada obra que beneficiara a los pobladores de la región de Puno – Arequipa – Cusco – Ayacucho y Huancavelica.



VI. CONCLUSIÓN

Por lo expuesto, la Comisión de Transportes y Comunicaciones recomienda, de conformidad con lo establecido en el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, proponer la APROBACIÓN con texto sustitutorio del dictamen recaído en el PROYECTO DE LEY 3069/2017-CR, mediante el cual se propone la "LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL FERROCARRIL INTERREGIONAL PUNO - AREQUIPA -CUSCO - AYACUCHO -HUANCAVELICA, CON EL USO DE TECNOLOGÍAS DE PUNTA COMPATIBLES CON POTENCIALIDADES ENERGÉTICAS AMIGABLES CON EL MEDIO AMBIENTE".

El Congreso de la República.

Ha dado la Ley siguiente:

TEXTO SUSTITUTORIO

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DEL FERROCARRIL INTERRREGIONAL PUNO- AREQUIPA – CUSCO - AYACUCHO - HUANCAVELICA, CON EL USO DE TECNOLOGÍAS DE PUNTA COMPATIBLES CON POTENCIALIDADES ENERGÉTICAS AMIGABLES CON EL **MEDIO AMBIENTE**

Artículo único: Declaración de necesidad pública e interés nacional

Declárese de necesidad pública e interés nacional la ejecución del ferrocarril interregional Puno – Arequipa – Cusco – Ayacucho - Huancavelica, con el uso de tecnologías de punta compatibles con potencialidades energéticas amigables con el medio ambiente.

Dese cuenta Sala de sesiones

Lima, abril de 2019



MESA DIRECTIVA MONTEROLA ABREGU, WUILIAN ALFONSO **PRESIDENTE** Fuerza Popular

12



COMISIÓN DE TRASPORTES Y COMUNICACIONES

The state of the s	2.	NARVAEZ SOTO, ELOY RICARDO	
		VICEPRESIDENTE	
		Alianza Para el Progreso	
	3.	LAZO JULCA, ISRAEL TITO	
		SECRETARIO	
		Fuerza Popular	
		MIEMBROS TITULA	DEC
	1	AGUILAR MONTENEGRO, WILMER	KES
	4.	Fuerza Popular	
		i deiza ropulai	
	5.	ELÍAS ÁVALOS, MIGUEL ÁNGEL	
00		Fuerza Popular	
	6.	MAMANI COLQUEHUANCA, MOISÉS	
		Fuerza Popular	
		·	
	7.	MARTORELL SOBERO, GUILLERMO HERNÁI	M
	٠.	Fuerza Popular	•
		r acrea r opaidi	
	8.	SCHAEFER CUCULIZA, KARLA MELISSA	
a a		Fuerza Popular	
	9.	USHÑAHUA HUASANGA, GLIDER AGUSTÍN	
a s		Fuerza Popular	
	10.	VENTURA ANGEL, ROY ERNESTO	
		Fuerza Popular	
1		·	



COMISIÓN DE TRASPORTES Y COMUNICACIONES

	11. FLORES VÍLCHEZ, CLEMENTE	
3=	Peruanos por el Kambio	
(=)		
	12. TUCTO CASTILLO, ROGELIO ROBERT	
	Frente Amplio	
	•	
	13. LEÓN ROMERO, LUCIANA MILAGROS	
(a a)	Célula Parlamentaria Aprista	
	14. DEL ÁGUILA HERRERA, EDMUNDO	
100	Acción Popular	
	15. CASTRO BRAVO, JORGE ANDRÉS	
	No Agrupados	
	MIEMBROS ACCESITA	APIOS
	MIEMBROS ACCESITA	
	16. ALBRECHT RODRÍGUEZ, VÍCTOR AUGUSTO	
	16. ALBRECHT RODRÍGUEZ, VÍCTOR AUGUSTO	
	16. ALBRECHT RODRÍGUEZ, VÍCTOR AUGUSTO Fuerza Popular	
	16. ALBRECHT RODRÍGUEZ, VÍCTOR AUGUSTO Fuerza Popular 17. ALCALÁ MATEO, PERCY ELOY	
	16. ALBRECHT RODRÍGUEZ, VÍCTOR AUGUSTO Fuerza Popular	
	16. ALBRECHT RODRÍGUEZ, VÍCTOR AUGUSTO Fuerza Popular 17. ALCALÁ MATEO, PERCY ELOY	
	 16. ALBRECHT RODRÍGUEZ, VÍCTOR AUGUSTO Fuerza Popular 17. ALCALÁ MATEO, PERCY ELOY Fuerza Popular 	
	 16. ALBRECHT RODRÍGUEZ, VÍCTOR AUGUSTO Fuerza Popular 17. ALCALÁ MATEO, PERCY ELOY Fuerza Popular 18. ALCORTA SUERO, MARÍA LOURDES PÍA LU 	
	 16. ALBRECHT RODRÍGUEZ, VÍCTOR AUGUSTO Fuerza Popular 17. ALCALÁ MATEO, PERCY ELOY Fuerza Popular 	
	 16. ALBRECHT RODRÍGUEZ, VÍCTOR AUGUSTO Fuerza Popular 17. ALCALÁ MATEO, PERCY ELOY Fuerza Popular 18. ALCORTA SUERO, MARÍA LOURDES PÍA LU 	
	 16. ALBRECHT RODRÍGUEZ, VÍCTOR AUGUSTO Fuerza Popular 17. ALCALÁ MATEO, PERCY ELOY Fuerza Popular 18. ALCORTA SUERO, MARÍA LOURDES PÍA LU Fuerza Popular 	
	 16. ALBRECHT RODRÍGUEZ, VÍCTOR AUGUSTO Fuerza Popular 17. ALCALÁ MATEO, PERCY ELOY Fuerza Popular 18. ALCORTA SUERO, MARÍA LOURDES PÍA LU Fuerza Popular 19. BARTRA BARRIGA, ROSA MARÍA 	
	 16. ALBRECHT RODRÍGUEZ, VÍCTOR AUGUSTO Fuerza Popular 17. ALCALÁ MATEO, PERCY ELOY Fuerza Popular 18. ALCORTA SUERO, MARÍA LOURDES PÍA LU Fuerza Popular 	
	 16. ALBRECHT RODRÍGUEZ, VÍCTOR AUGUSTO Fuerza Popular 17. ALCALÁ MATEO, PERCY ELOY Fuerza Popular 18. ALCORTA SUERO, MARÍA LOURDES PÍA LU Fuerza Popular 19. BARTRA BARRIGA, ROSA MARÍA 	



	20. BETETA RUBÍN, KARINA JULIZA	
25	Fuerza Popular	
	21. CAMPOS RAMÍREZ, CÉSAR MILTON	
	Fuerza Popular	
	•	
	22. CASTRO GRANDEZ, MIGUEL ANTONIO	
	Fuerza Popular	
30	i deiza Fopulai	
	23. CUADROS CANDIA, NELLY LADY	
99	Fuerza Popular	
	24. DEL ÁGUILA CÁRDENAS, JUAN CARLOS	
	Fuerza Popular	
	25. DIPAS HUAMÁN, JOAQUÍN	
	Fuerza Popular	
3		
	26. DOMÍNGUEZ HERRERA, CARLOS ALBERTO	
	Fuerza Popular	
Sound		
	27. FIGUEROA MINAYA, MODESTO	
la = l	Fuerza Popular	
	28. GALARRETA VELARDE, LUIS FERNANDO	
	Fuerza Popular	



COMISIÓN DE TRASPORTES Y
COMUNICACIONES

	29. LIZANA SANTOS, MÁRTIRES	
	Fuerza Popular	
Jan 1		
	30. LÓPEZ VILELA, LUIS HUMBERTO	
90	Fuerza Popular	
	31. MANTILLA MEDINA, MARIO FIDEL	
	Fuerza Popular	
	32. MELGAR VALDEZ, ELARD GALO	
	Fuerza Popular	
1		
		•••••
	33. MELGAREJO PAUCAR, MARÍA CRISTINA	
	Fuerza Popular	
A market	·	
	24 DALOMINO ODTIZ DALMIDO FFLICIANO	
	34. PALOMINO ORTIZ, DALMIRO FELICIANO Fuerza Popular	
35	rueiza ropulai	
	35. PARIONA GALINDO, FEDERICO	
	Fuerza Popular	
	36. PONCE VILLAREAL DE VARGAS YESENIA	
Sal	Fuerza Popular	
		•••••
	37. REÁTEGUI FLORES, ROLANDO	
(ae	Fuerza Popular	



	38. SEGURA IZQUIERDO, CÉSAR ANTONIO	
	Fuerza Popular	
	39. TAPIA BERNAL, SEGUNDO	
	Fuerza Popular	
1		
	40. TRUJILLO ZEGARRA, GILMER	
-	Fuerza Popular	
自		
	41. TUBINO ARIAS CHREIBER, CARLOS	
00	Fuerza Popular	
()		
	42. VERGARA PINTO, EDWIN	
	Fuerza Popular	
A STATE OF THE PARTY OF THE PAR		
	43. ARÁOZ FERNÁNDEZ MERCEDES ROSALBA	
	Peruanos Por el Kambio	
	reruanos ror er kambio	
	44. APAZA ORDÓÑEZ, JUSTINIANO RÓMULO	
	Frente Amplio	
	45. LAPA INGA ZACARÍAS, REYMUNDO	
1 m	Frente Amplio	
The state of the s		
	46. RODRÍGUEZ ZAVALETA, ELÍAS NICOLÁS	
	Célula Parlamentaria Aprista	
1351	Celula Fallamentaria Aprista	
连		



COMISIÓN DE TRASPORTES Y COMUNICACIONES

	47.	HUILCA FLORES, INDIRA Nuevo Perú	
340	48.	GARCÍA BELAÚNDE, VÍCTOR ANDRÉS Acción Popular	
	49.	VILLANUEVA MERCADO, ARMANDO Acción Popular	