

¡Chambeando de la mano con el Pueblo!

“AÑO DEL DIALOGO Y LA RECONCILIACION NACIONAL”

Huancayo, 02 MAYO 2018

OFICIO N° 313 - 2018-GRJ/GR.

Señor
ROY VENTURA ANGEL.
Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones
Congreso de la República.



LIMA.-

ASUNTO : Remito información solicitada.

REF. : Reporte N° 0115-2018-GRJ/GGR.

Tengo el grato honor de dirigirme a usted, para saludarlo cordialmente y remitir adjunto la información solicitada por su Despacho con el Oficio N° 1271-2017-2018-CA/CR, la opinión de la Ley N° 2589/2017-CR “**Ley que declara de necesidad publica y prioritario interés nacional la construcción del canal logístico del centro del Perú**”; por lo que, Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, a través de la Gerencia General Regional, informa sobre lo requerido por su persona con el Reporte N° 186-2018-GRJ-DRTC/DR, el que alcanzo en 18 folios.

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad para reiterarle las muestras de mi especial consideración.

Atentamente,

Dr. Angel D. Unchupaico Canchumani
GOBERNADOR REGIONAL
GOBIERNO REGIONAL JUNIN

YA

“Hacia el Bicentenario de la Independencia del Perú”

DOC. N° 2642677
EXP. N° 1775696

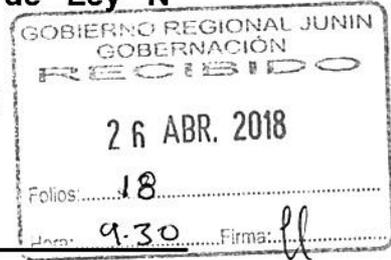
REPORTE N° 0115 -2018-GRJ/GGR

A : MG. ANGEL UNCHUPAICO CANCHUMANI
Gobernador Regional

ASUNTO : Remito opinión de Proyecto de Ley N°
2589/2017-CR

REFERENCIA : Oficio N° 1271-2017-2018-CA/CR

FECHA : Huancayo, 25 de abril de 2018



Por medio del presente me dirijo a usted, para saludarlo cordialmente, y remitir adjunto el Reporte N° 186-2018-GRJ-DRTC/DR, en 17 folios, con relación a la Opinión de la Ley N° 2589/2017-CR, "Ley que declara de necesidad pública y prioritario interés nacional la construcción del canal logístico de centro del Perú", requerida por la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, para que por intermedio de su Despacho se remita a la Oficina Congresal correspondiente.

Es todo cuanto reporto para su conocimiento y fines pertinentes.

Atentamente,


GOBIERNO REGIONAL JUNIN
Abog. JAVIER YAURI SALOME
GERENTE GENERAL REGIONAL

Cc: Archivo

JYS/jnsc

GOBIERNO REGIONAL JUNIN
GOBERNACIÓN
PASE A: SGR
PARA: su Trámite
del Congreso



33

17

DRTC - J	
Reg:	2638787
Exp:	1775696

REPORTE N° 186 -2018-GRJ-DRTC/DR

GOBIERNO REGIONAL JUNÍN	
GERENCIA GENERAL	
RECIBADO	
25 ABR. 2018	
ASUNTO:	ASUNTO
HORA: 3:40 PM	FIRMA:
FOLIOS: 17F	

: Abog. JAVIER YAURI SALOMÉ.
Gerente General Regional.

: REMITO OPINIÓN AL PROYECTO DE LEY N° 2589/2017/CR.

GOBIERNO REGIONAL JUNÍN	
SECRETARIA GENERAL	
TRAMITE DOCUMENTARIO	
RECEPCIONADO	
25 ABR. 2018	
FOLIOS: 17F	
HORA: 10:00	FIRMA:

REF. : MEMORANDO N° 880-2018-GRJ/GGR.

FECHA : Huancayo, 24 ABR 2018

R = 115
264047

Mediante el presente me dirijo a Usted para saludarlo muy cordialmente, a la vez, manifestar que a través del documento de la referencia con fecha de recepción 05 de Abril de 2018, solicita a esta Dirección Regional, emita opinión en relación al proyecto de Ley N° 2589/2017/CR.

Sobre el particular, y previo análisis del caso, la Ing. Fiorella Felicita Córdor Fabián – Asistente Técnico de Estudios de la Sub Dirección de Infraestructura Terrestre, Acuática y Aérea ha emitido el Informe Técnico N° 006-2018-GRJ-DRTC-SDITAA/AEOC-FFCF donde concluye, entre otros aspectos, (...) es factible ya que efectivamente existe la necesidad de la construcción e implementación del "Canal Logístico del Centro del Perú" y da una opinión favorable (...); y, con cuyo contenido comparto.

En ese contexto, remito adjunto en un total de quince (15) folios el referido Informe Técnico a fin de que previo conocimiento del contenido disponga la prosecución del acto administrativo que corresponda.

Es todo cuanto reporto a su Despacho para los fines que estime conveniente.

Atentamente;



GOBIERNO REGIONAL JUNÍN
DIRECCION REGIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Julio Nakandakure Santana
DIRECTOR REGIONAL

GOBIERNO REGIONAL JUNÍN
GERENCIA GENERAL

PASE A:

PARA :

.....

.....

.....

HYO.....de.....201.....

C.C. SDITAA
ARCHIVO
JBNS/HVT/mcchm



INFORME TECNICO N° 006-2018-GRJ-DRTC-SDITAA/AEOC-FFCF

A : **ING. HUGO VILCAHUAMAN TADEO**
Sub Director de Infraestructura Terrestre, Acuático y Aéreo

ASUNTO : **REMITO OPINIÓN SOBRE LEY N° 2589/2017-CR**

REF : **MEMORANDO N°880-2018-GRJ/GGR**

FECHA : **HUANCAYO, 19 DE ABRIL DEL 2018**

GOBIERNO REGIONAL - JUNÍN
SECRETARÍA DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
SECRETARÍA
19 ABR 2018
REG. 815
FOLIOS: - 15 -
HORA: FIRMA:

Mediante el presente tengo el agrado de dirigirme a Usted, en cumplimiento al documento de referencia, Requerimiento de información concerniente al Proyecto de Ley N° 2589/2017, Ley que Declara de Necesidad Pública y Prioritario Interés Nacional la Construcción del Canal Logístico del Centro del Perú. Al respecto se hace mención lo siguiente:

1. ANTECEDENTES

- Mediante MEMORANDO N° 880 - 2018 - GRJ/GGR, de fecha 05 de Abril del 2018, el Gerente General del Gobierno Regional de Junín, remite la documentación de la referencia para emitir opinión respecto al proyecto de ley en mención.
- Mediante OFICIO N° 1186-2017-2018-CTC/CR, de fecha 04 de abril del 2018, el Presidente de la Comisión De Transportes y Comunicaciones del Congreso de la Republica, solicita emitir opinión respecto al Proyecto de Ley N° 2589/2017-CR. "Ley que Declara de Necesidad Publica y Prioritario Interés Nacional la Construcción del Canal Logístico del Centro del Perú".

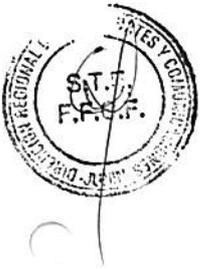
2. BASE LEGAL

- Proyecto de Ley N° 2589/2017-CR "Ley que Declara de Necesidad Publica y Prioritario de Interés Nacional la Construcción del Canal Logístico del Centro del Perú".

3. ANALISIS

- **Respecto a la Región Centro del Perú:**

La Gran Macro Región significa para el país una gran dotación de recursos para el mercado nacional e internacional según (CIE) de PERUCÁMARAS. Así, el Producto Bruto Interno (PBI) de esta parte del país alcanzaría los S/ 78,525 millones al cierre del 2017. La Macro Región Centro contribuye con el 15,2% al PBI nacional. Para el mercado



interno un promedio de 5,500 toneladas en productos tradicionales y no tradicionales que llegan a ingresar por día. Por diversas vías; principalmente por la Carretera Central.

La Oroya, antes Villa de la Oroya, es una ciudad de la parte central del Perú, capital de la Provincia de Yauli. La Oroya constituye el punto de convergencia de las 3 vías de comunicación del centro del país: una hacia la costa a Lima; otra hacia el sur a Huancayo, Huancavelica, Ayacucho y Cuzco; y la tercera ruta hacia Tarma, Pasco y el Valle de Chanchamayo, Junín, Tingo María hasta Pucallpa. Cuenta con una población estimada de 24,476 habitantes para el año 2015.

Observación:

La Carretera Central es muy importante dado al volumen de transporte de pasajeros y la composición del tránsito de mercancías que circula por ella. El transporte de mercancías, especialmente, cobra importancia debido a la interdependencia entre Lima y el Centro del país que surge de las diferencias de tipo entre las mercancías transportadas, sobre todo si se considera que una proporción importante de la carga que entra a Lima por la Carretera Central se compone de alimentos perecibles; la Carretera Central se compone de diversos tramos en la cual se encuentra el tramo II en cuya ruta se encuentra la ciudad de la Oroya.

En esta ciudad, la Carretera Central se divide en dos ramales: uno se dirige a la ciudad de Huancayo, capital de la región; y el otro, a la selva central del Perú. Una rama de la ferroviaria del Ferrocarril Central del Perú se dirige hacia Cerro de Pasco, la otra hacia Huancayo.

Consecuentemente todos estos aspectos convierten a la ciudad de la Oroya no sólo en un punto de convergencia de los viajeros del centro del país, sino también en una zona estratégica para el comercio y la industria.

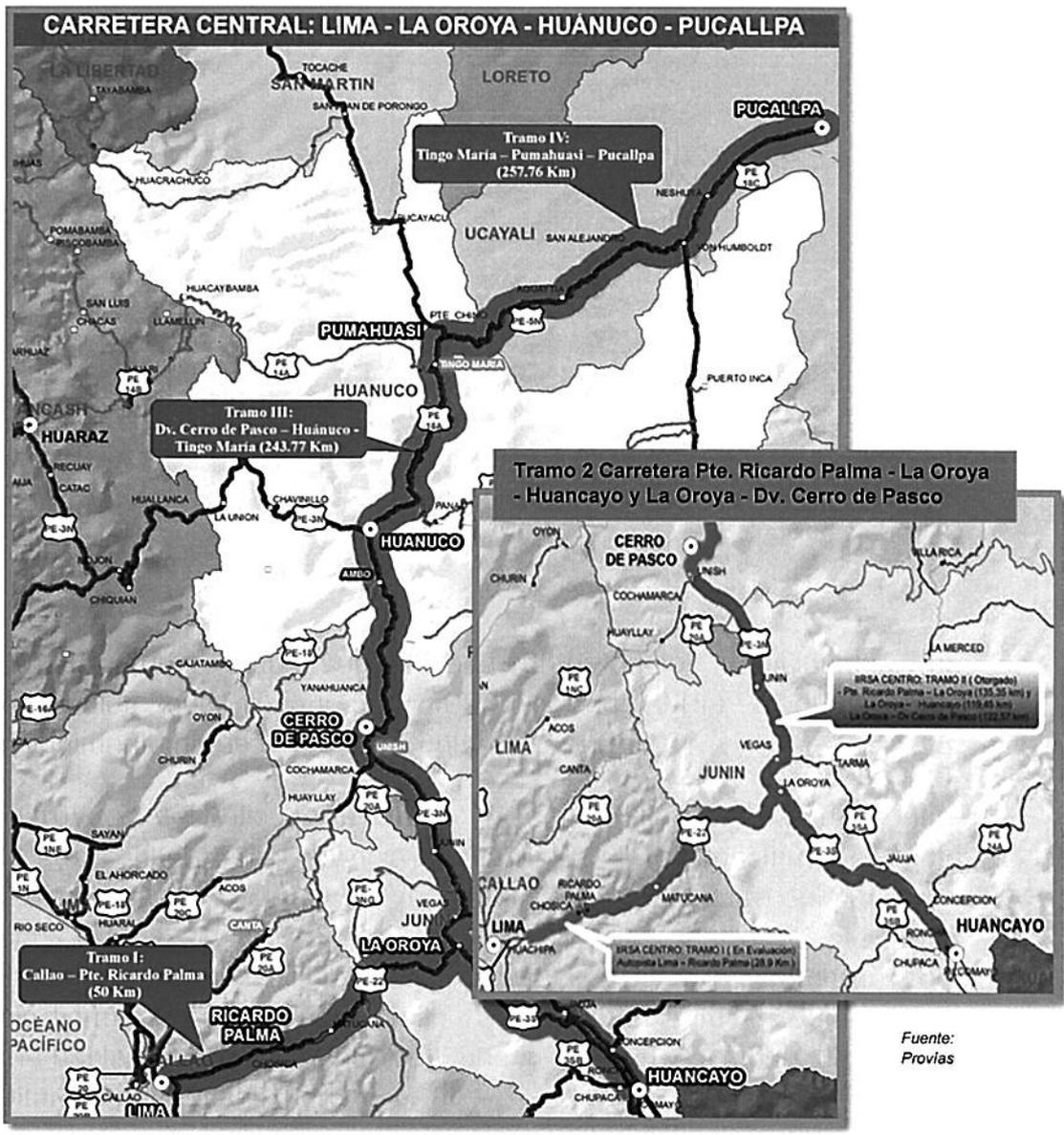
a) En cuanto a la CARRETERA CENTRAL (puerto seco en la provincia de la Oroya)

Provias Nacional www.proviasnac.gob.pe/.../Ayuda_Memoria.../Junin%20%20Febrero%202016 dice:

La Carretera Central (color VERDE en el mapa), con Códigos de Ruta PE-22, PE-3N, PE-18A, PE-5N y PE-18C, corresponde al Corredor Logístico Principal N° 03, y está conformado por los siguientes Tramos:

- Tramo I: Callao – Puente Ricardo Palma (50.00 Km)
- Tramo II: Puente Ricardo Palma – Dv. Cerro de Pasco y La Oroya – Huancayo (377.37)
- Tramo III: Dv. Cerro de Pasco – Huánuco - Tingo María (243.77 Km)
- Tramo IV: Tingo María – Pumahuasi – Pucallpa (257.76 Km)





Fuente: Provias

Observación:

1. Esta carretera interconecta los Ejes Viales Longitudinales de Costa, Sierra y Selva de la Red Vial Nacional (RVN), y comprende a los Departamentos de Lima, Junín, Pasco, Huánuco, Ucayali, e inclusive San Martín.
2. La Carretera Central es una vía bidireccional de una sola calzada, con solamente dos carriles en la mayor parte de la vía. Bajo estas características estaría diseñada para un tráfico de como máximo 4,000 vehículos por día, en base al Índice Medio Diario Anual (IMDA). Sin embargo de acuerdo a OSITRAN la concesionaria DEVIANDES reporta que en la Carretera Central hay un tráfico de aproximadamente 6,000 vehículos por día en el punto de Corcona (OSITRAN, 2014).
3. De acuerdo a Manual de Diseño Geométrico, la Carretera Central, al ser una vía que tiene un tráfico de entre 4,001 y 6,000 vehículos por día se clasifica como una Autopista de Segunda Clase y debe

tener calzadas divididas donde cada calzada debe contener dos o más carriles, junto con un control parcial de accesos que proporcionen flujos vehiculares continuos (MTC, 2014).

- 4. El tramo más crítico es el Tramo II, desde el Puente Ricardo Palma – Dv. Cerro de Pasco (257,920 km) y La Oroya – Huancayo (119.450 Km), debido a soporta una alta congestión vehicular, particularmente entre Chacacayo, La Oroya, alcanzando un tráfico promedio de 5,500 vehículos diarios, tiene un diseño sinuoso y estrecho, producto de la topografía de la zona, generando diversos sectores críticos, el tráfico y las condiciones de la vía causan saturación de vehículos y originan accidentes, complementariamente entre los meses de Diciembre a Marzo, se producen interrupciones de la vía por época de lluvias.

En consecuencia de esta diferencia entre el tráfico actual que tiene la Carretera Central con el nivel de tráfico para el que está diseñada, la vía soporta una mayor cantidad de vehículos que excede la capacidad con la que fue diseñada, lo cual incrementa la congestión vehicular y deteriora el nivel de servicio de la carretera. Además, la cantidad demandada de servicio de transporte de personas en el país se ha incrementado debido a factores económicos y demográficos. En ese contexto si se va a construir un Canal Logístico en la Provincia de la Oroya se debería tener en consideración todos los aspectos descritos líneas arriba, ya que si se llega a concretar el mencionado proyecto “Puerto Seco en la Ciudad de la Oroya”, se incrementarían aún más los factores económicos y demográficos por la misma naturaleza del proyecto.



- **En Cuanto a las Soluciones Planteadas para el Problema de la Congestión en la Carretera Central:**

- a) **Túnel Transandino**

Según estudios del sector privado, la construcción del Túnel Transandino de 21 kilómetros permitiría recorrer la ruta Lima – Huancayo (Junín) en sólo cuatro horas, Lima – Cerro de Pasco en tres horas y media y Lima – La Oroya (Junín) en dos horas.

- b) **Ferrovías**

- **Respecto a la Vía Férrea Existente en la Oroya**

El Ferrocarril Central del Perú puede considerarse entre los ferrocarriles más notables del mundo, por las dificultades técnicas vencidas y por el elevado nivel al que llega ascendiendo a por la cordillera de los Andes, debe ser considerado sin lugar a dudas el

que partiendo del Callao arriba a la Ciudad de Huancayo, en la Región Central Andina del Perú.

Ferrocarril Lima - La Oroya – Huancayo: Este ferrocarril es de uso comercial, su concesionario es la empresa "Ferrovías Central Andina", la vía férrea tiene una extensión de 335 kilómetros y una inclinación global de 4,5°, podemos encontrar 9 zigzag, 61 puentes, 68 túneles. El terreno hostil y montañoso de la zona no permite ningún otro camino. A lo largo de este impresionante trayecto nos encontramos con dos puentes conocidos a nivel mundial: El Puente Carrión y el Puente Infiernillo. En Ticlio, localizado a mitad de camino entre Lima y Huancayo,

• **Secciones de ruta**

- Línea principal Callao-La Oroya 222 km
- La Oroya-Huancayo 124 km
- Ramal Lima-Ancón 37,3 km abandonado y desmantelado en 1965
- Ramal minero Ticlio-Morococha 14,3 km
- Ramal minero Cut off-Morococha 18,6 km
- Destino final: Espinar-Cuzco

• **Transporte Ferroviario desde la Ciudad de la Oroya.**

- La Oroya - Lima
- La Oroya - Cerro de Pasco

Observación:

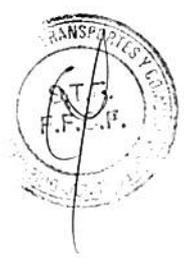
La solución ferroviaria es la más eficiente cuando hay grandes volúmenes de carga a transportar y largos recorridos, sobre todo cuando reinicie operaciones toda la refinería de La Oroya.

Para potencia la productividad de las vías férreas de debe tener en consideración el estado actual de las vías y su medio de transporte identificando sus limitaciones técnicas para de esta manera repotenciar sus capacidades de producción, implementando de manera responsable dicho medio de transporte para su modernización.

c) Transporte Multimodal

El transporte bimodal se hace cada vez más necesario en el sentido de complementar el transporte de carga, que como sabemos no todos los ramales de línea férrea conducen a las minas, pero sí hacia puntos de interconexión como sucede por ejemplo en las Estaciones de Cerro de Pasco, Unish y en Cut Off.

El transporte multimodal es la articulación entre diferentes modos de transporte, a fin de realizar más rápida y eficazmente las



operaciones de trasbordo de materiales y mercancías (incluyendo contenedores, palets o artículos similares utilizados para consolidación de cargas).

De acuerdo con el concepto general de transporte multimodal, es posible transportar carga por medios multimodales a granel, con o sin contenedores o efectuar operaciones de transporte multimodal doméstico. Dentro de este marco global, distinguimos el transporte intermodal (utilizando diversos tipos de transporte pero utilizando una única medida de carga) y transporte combinado (diferentes medios dentro de una misma cadena de transportes).

Observación

El Estado debe de fomentar la libre competencia intermodal ya que como hemos observado en el pasado, empresarios del transporte interprovincial realizan paros en la Carretera Central coaccionando al Estado, asimismo continuar con la iniciativa de los proyectos de inversión en infraestructura de transporte de uso público, con mejores negociaciones de los Contratos de Concesión, y complementariamente ciertas empresas privadas de industrias extractivas podrían ejecutar caminos de acceso y ramales ferroviarios para lograr la integración de un transporte multimodal combinado.

En este contexto es necesario Potenciar el transporte multimodal, especialmente el ferroviario, para bajar los costos derivados del uso intensivo de camiones en la cual debe primar política de seguridad + salud + medio ambiente + comunidad.



• **Proyecto A nivel de Idea “Autopista Central de Cuatro Carriles”**

- **Nivel de Estudio** : Idea
- **Presupuesto** : Aproximadamente mil 800 millones de soles
- **Tramo** : Pachachaca (Yauli) - laguna Pomacocha - Abra Huascaj - Yurac Mayo San Damián - San Andrés de Tupicocha - Santiago de Tuna - paraje la Antena - Cima de Huaycán (Lima).
- **Nº de Beneficiarios** : Cinco millones de habitantes
- **Características de los beneficiarios:**

Ante el colapso de la Carretera Central que afecta a 5 millones de habitantes, las Autoridades Regionales y Locales acordaron gestionar con firmeza, mediante una movilización y vigilia, ante el Gobierno Central este álgido problema que afecta a las regiones de Junín, Lima, Huánuco, Pasco, Huancavelica y Ucayali.

Esta exigencia responde al pedido de cinco millones de habitantes de seis regiones, quienes solicitan al Estado una solución inmediata al colapso de la Vía Central.

- **Descripción del proyecto:**

Se entiende que la Carretera Central se encuentra congestionada y cumpliendo niveles de servicio superior para el que fue diseñado, como alternativa de solución se plantea la construcción de la autopista con un nuevo trazo en el tramo comprendido entre: Pachachaca (Yauli) - laguna Pomacocha -Abra Huascaj - Yurac Mayo - San Damián - San Andrés de Tupicocha - Santiago de Tuna - paraje la Antena - Cima de Huaycán (Lima).

La autopista central comprenderá un tramo de 170 kilómetros y la construcción de dos puentes, proyecto que se ejecutaría en tres años con una inversión de mil 800 millones de soles.



Fuente: Provias



Observación:

Para la Construcción e Implementación del “Canal Logístico del Centro del Perú” que comprende en la implementación de un “Puerto Seco en la Provincia de la Oroya”, se sugiere tener en consideración el proyecto de inversión, el cual se encuentra en la iniciación de los estudios para realizar el Proyecto de Inversión Pública a Nivel de Perfil: construcción de “Autopista de Cuatro Carriles”, implementación de dicho proyecto de implementación debería ubicarse en este contexto; ya que sería la ubicación más ventajosa.

A. Según proyecto de ley en mención, de la construcción e implementación del Canal Logístico del Centro del Perú.

La ubicación del puerto seco sería en la ciudad de la Oroya, lo cual es estratégico debido a que se puede realizar grandes movimientos de productos provenientes tanto de la parte de la sierra, selva y costa, sin

embargo cabe indicar que actualmente la carretera central tramo II se encuentra denominada como tramo crítico.

De la Opinión Respecto a La Construcción e Implementación del Canal Logístico del Centro del Perú, que comprende un puerto seco en la provincia de la oroya y la modernización del ferrocarril andino:

Se considera que el Proyecto de Ley N° 2589/2017 - CR, sería ventajoso para la parte central y todo el Perú, ya que efectivamente existe la necesidad de la construcción e implementación del "Canal Logístico del Centro del Perú". La concretización de dicho proyecto lograra dinamizar aún más la economía de esta parte del Perú en los diferentes factores a fines a la economía, sin embargo existe el riesgo de congestionar aún más el tramo II de la Carretera Central, la cual actualmente se encuentra cumpliendo un nivel de servicio superior a la cual fue diseñada y que a su vez se ubica en su ruta la ciudad de la oroya. Por lo tanto al concretizarse el Proyecto de Ley deberá tomarse las precauciones para que de esta manera poder proyectar una obra que cierre las brechas y no convertirse en un elefante blanco.

4. CONCLUSIONES



- Se considera que el Proyecto de Ley N° 2589/2017 – CR “Ley que Declara de Necesidad Pública y Prioritario Interés Nacional la Construcción del Canal Logístico del Centro del Perú”, es factible ya que efectivamente existe la necesidad de la construcción e implementación del “Canal Logístico del Centro del Perú” y da una opinión favorable ya que con dicha construcción se lograra dinamizar aún más la economía de esta parte del País en los diferentes factores a fines a la economía.
- La diferencia entre el trafico actual que tiene la Carretera Central con el nivel de tráfico para el que está diseñada la vía, soporta una mayor cantidad de vehículos que excede la capacidad con la que fue diseñada, lo cual incrementa la congestión vehicular y deteriora el nivel de servicio de la carretera, asimismo la cantidad demandada de servicio de transporte de personas en el país se ha incrementado debido a los factores económicos y demográficos.
- La solución ferroviaria es la más eficiente cuando hay grandes volúmenes de carga a transportar y largos recorridos, sobre todo cuando reinicie operaciones toda la refinería de La Oroya, para potencia la productividad de las vías férreas que debe tener en consideración el Estado actual de las vías y su medio de transporte, identificando sus limitaciones técnicas para que de esta manera repotenciar sus

capacidades de producción, implementando de manera responsable dicho medio de transporte para su modernización.

- El Estado debe de fomentar la libre competencia intermodal ya que como hemos observado en el pasado, empresarios del transporte interprovincial realizan paros en la Carretera Central coaccionando al Estado, asimismo continuar con la iniciativa de los proyectos de inversión en infraestructura de transporte de uso público, con mejores negociaciones de los Contratos de Concesión, y complementariamente ciertas empresas privadas de industrias extractivas podrían ejecutar caminos de acceso y ramales ferroviarios para lograr la integración de un transporte multimodal combinado.

Es todo cuanto informo, para su conocimiento y tramites correspondiente.

Atentamente,

SUB DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA TERRESTRE
 ACUÁTICA Y AÉREA - JUNÍN

 Ing. Fiorella F. Córdor Fabián
 ASISTENTE TÉCNICO DE SOPORTE TÉCNICO DE ESTUDIOS

GOBIERNO REGIONAL - JUNIN
DIRECCIÓN REGIONAL DE TRANSPORTES
Y COMUNICACIONES
 SUB DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA
 HUANCAYO, de del
 PASE A: Sra. FABIAN
 PARA: Proy. REPARTE para
 G.G.P.



GERENCIA GENERAL
DOC. N° 260 7115
EXP. N° 1775696

MEMORANDO N° 880 -2018 - GRJ/GGR

A : ING. JULIO NAKANDAKARE SANTANA
Director de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones

Asunto : REQUERIMIENTO DE INFORMACION

Ref. : Oficio N° 1186-2017-2018-CTC/CR

Fecha : Huancayo, 05 de abril 2018

GOBIERNO REGIONAL - JUNIN
DIRECCION REGIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
SUB DIRECCION DE INFRAESTRUCTURA
SECRETARIA
09 ABR 2018
REG. 719
FOLIO: 06
HORA: FIRMADA:

Por medio del presente me dirijo a usted, en atención al documento de la referencia, se dispone su atención, respecto al pedido que hace el presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, concerniente al proyecto de Ley N° 2589/2017-CR, Ley que declara de necesidad pública y prioritario interés nacional la Construcción del canal logístico del centro del Perú. Al respecto emitir opinión de la Ley en mención. Lo que deberá informar, bajo responsabilidad en el plazo de Ley.

Atentamente,

GOBIERNO REGIONAL JUNIN
Abog. JAVIER YAURI SALOME
GERENTE GENERAL REGIONAL

C.c.
Archivo.
JYS/reac

GOBIERNO REGIONAL - JUNIN
DIRECCION REGIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
SUB DIRECCION DE INFRAESTRUCTURA
HUANCAYO, 10 de 04 del 18
PASE A: Ing° Flavio Concha
PARA: Su atención





21
05

GOBIERNO REGIONAL JUNÍN
GERENCIA GENERAL
RECIBIDO

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

04 ABR 2018
"Año del Diálogo y de la Conciliación Nacional"

HORA: 4:49 FIRMA: [Signature]
FOLIOS: 05

GRJ- TD

DOC. Nº 2604053
EXP. Nº 1773701

Lima, 02 de abril de 2018

OFICIO Nº 1186 - 2017 - 2018-CTC/CR

Señor
ÁNGEL UNCHUPAICO CANCHUMANI
Gobernador Regional de Junín
Jirón Loreto N° 363
Huancayo-Perú

GOBIERNO REGIONAL JUNÍN
GOBERNACIÓN
RECIBIDO

04 ABR. 2018

Folios: 052
Hora: 15:30 Firma: [Signature]

GOBIERNO REGIONAL JUNÍN
SECRETARÍA GENERAL
TRAMITE DOCUMENTARIO
RECEPCIONADO

04 ABR. 2018

FOLIOS: 05F
HORA: 12:00 FIRMA: [Signature]

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted para saludarlo muy cordialmente y así mismo comunicarle que se ha recibido en la Comisión de Transportes y Comunicaciones el Proyecto de Ley N° 2589/2017-CR "Ley que declara de necesidad pública y prioritario interés nacional la construcción del canal logístico del centro del Perú" que adjunto al presente, solicitando a su despacho tenga a bien emitir opinión al respecto.

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

Atentamente,



[Signature]

ROY VENTURA ÁNGEL
Presidente
Comisión de Transportes y Comunicaciones
Congreso de la República

GOBIERNO REGIONAL JUNÍN
GERENCIA GENERAL

PASE A: DRTC

PARA: que emita opinión respecto a la ley que declara de necesidad pública la construcción del Canal Logístico del Centro del Perú

MYO de 21

GOBIERNO REGIONAL JUNÍN
GOBERNACIÓN

PASE A: 66R

PARA: su atención



RVA/zb