



**DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2589/2017-CR, QUE PROPONE “LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE UNA RED NACIONAL DE ESTACIONES DE SERVICIO AL TRANSPORTISTA, EN ESPECIAL EL TRUCK CENTER LA OROYA”.**

➤ **Ministro de Transportes y Comunicaciones**

Mediante Oficio N° 1184-2017-2018/CTC-CR, de fecha de 03 de abril del 2018, recibido el 10 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° 1185-2017-2018/CTC-CR, de fecha 03 de abril del 2018, recibido el 10 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **David Tuesta Cárdenas** en su condición de **Ministro de Economía y Finanzas**, habiéndose recibido opinión.

➤ **Ministerio del Ambiente**

Mediante Oficio N° 1188-2017-2018/CTC-CR, de fecha 03 de abril del 2018, recibido el 10 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.

➤ **Gobierno Regional del Callao**

Mediante Oficio N° 1187-2017-2018/CTC-CR, de fecha 02 de abril del 2017, recibido el 4 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Felix Moreno Caballero**, en su condición de Gobernador Regional de Amazonas, habiéndose recibido opinión.

➤ **Gobierno Regional de Junín**

Mediante Oficio N° 752-2017-2018/CTC-CR, de fecha 18 de diciembre del 2017, recibido el 03 de enero del 2018, se solicitó opinión técnica al señor **Porfirio Medina Vásquez**, en su condición de Gobernador Regional de Cajamarca, habiéndose recibido opinión.

### **I.3 Opiniones recibidas**

- **Gobierno Regional de Junín**

Mediante Oficio N° 313-2018-GRJ/GR, de fecha 2 de mayo de 2018, **el señor Ángel Unchupaico Canchumani, Gobernador Regional de Junín**, remite el informe de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones a través de la Gerencia General regional, con el cual **señalan que el proyecto de ley es factible ya que efectivamente existe dicha necesidad.**

- **Ministerio del Ambiente**

**DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2589/2017-CR, QUE PROPONE “LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE UNA RED NACIONAL DE ESTACIONES DE SERVICIO AL TRANSPORTISTA, EN ESPECIAL EL TRUCK CENTER LA OROYA”.**

La Comisión recibió, el 25 de mayo del 2018, el oficio N° 292-2018-MINAM/DM remitido por la señora **Fabiola Muñoz Doderó, Ministra del Ambiente**, al cual anexa el Informe N° 301-2018-MINAM/SG/OGAJ elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica, en el cual resalta que, la zona en mención, **no se ubica al interior de un área natural protegida o zona de amortiguamiento**, y, como condición previa obligatoria para el citado proyecto, se debe exigir una Certificación Ambiental otorgada por la Autoridad Competente, esto, con el objetivo de que no se generen impactos ambientales negativos de carácter significativo.

- **Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías**

La Comisión recibió, el 4 de junio del 2018, el oficio N° 160-2018-SUTRAN/04.2 remitido por el señor **Lorenzo Ramón Orrego Luna, Superintendente de Transporte Terrestre**, al cual anexa el Informe N° 023-2018-SUTRAN/06.1 elaborado por la Gerencia de Estudios y Normas de la SUTRAN<sup>1</sup>, donde se señala que la propuesta legislativa es idónea, y recomienda se remita al Ministerio de Transporte y Comunicaciones, ya que es el ente competente en materia de transportes.

- **Ministerio de Comercio Exterior y Turismo**

La Comisión recibió, el 20 de junio del 2018, el oficio N° 227-2018-MINCETUR/ remitido por el señor **Rogers Valencia Espinoza, Ministro de Comercio Exterior y Turismo**, al cual anexa el Informe N° 006-2018-MINCETUR/VMCE/DGFCE/MLP, elaborado por la Dirección General de Facilitación del Comercio Exterior del Vice ministerio de Comercio Exterior.<sup>2</sup> el cual recomienda se remita al Ministerio de Transporte y Comunicaciones, ya que es el ente competente en materia de transportes.

- **Ministerio de Transportes y Comunicaciones**

La Comisión recibió, el 21 de agosto del 2018, el oficio N° 906-2018-MTC/01 remitido por el señor **Edmer Trujillo Mori, Ministro de Transporte y Comunicaciones**, al cual anexa el Informe N° 1965-2018-MTC/21.GE elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica del Ministerio, **el cual recomienda se realice un *Truck Center* y no un puerto seco.**

- **Ministerio de Economía y Finanzas**

La Comisión recibió, el 19 de setiembre del 2018, el oficio N° 1256-2018-EF/DM remitido por el señor **Carlos Augusto Oliva Neyra, Ministro de Economía y Finanzas**, al cual

---

<sup>1</sup> Con fecha 7 de mayo del 2018, el Congresista Israel Lazo Julca, recibió por parte de la SUTRAN las opiniones al Proyecto de Ley N° 2589/201-CR, el cual fue trasladado por dicho Congresista a la Comisión de Transporte y Comunicaciones con fecha 4 de junio del 2018.

<sup>2</sup> Con fecha 24 de mayo del 2018, el Congresista Israel Lazo Julca, recibió por parte del MINCETUR las opiniones al Proyecto de Ley N° 2589/201-CR, el cual fue trasladado por dicho Congresista a la Comisión de Transporte y Comunicaciones con fecha 20 de junio del 2018.

**DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2589/2017-CR, QUE PROPONE “LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE UNA RED NACIONAL DE ESTACIONES DE SERVICIO AL TRANSPORTISTA, EN ESPECIAL EL TRUCK CENTER LA OROYA”.**

anexa el Informe N° 0104-2018- EF/50.04 elaborado por la Dirección General de Presupuesto Público, observando la propuesta legislativa.

- **Gobierno Regional del Callao**

Mediante Oficio N° 128-2018-GRC/GR, de fecha 12 de septiembre del 2018, el señor **Félix Moreno Caballero, Gobernador Regional del Callao**, remite el informe, con el cual señalan que la iniciativa legislativa no contribuiría a la solución de la problemática logística y en el transporte nacional.

## **II. CONTENIDO DE LAS PROPUESTAS LEGISLATIVAS**

El proyecto de ley bajo análisis consta de un artículo único, el cual declara de necesidad pública y prioritario interés nacional la construcción del canal logístico del centro del Perú. Asimismo, tiene un análisis costo- beneficio, ya que es un Proyecto de Ley de naturaleza declarativa, siendo su objetivo principal llamar la atención del Poder Ejecutivo, y no implica mayor gasto para el erario nacional, por el contrario, conlleva al cumplimiento de las políticas de estado y el alcance de los Acuerdos Nacionales en materia de Competitividad del País.

La iniciativa legislativa está debidamente fundamentada, es puramente declarativa por lo que no modifica ni deroga norma alguna que se encuentre dentro de nuestra legislación.

## **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.
- Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

## **IV. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA**

### **IV.1 Fundamentos de una Declaración de interés nacional y necesidad pública y análisis sobre el fondo de la propuesta legislativa**

**DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2589/2017-CR, QUE PROPONE “LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE UNA RED NACIONAL DE ESTACIONES DE SERVICIO AL TRANSPORTISTA, EN ESPECIAL EL TRUCK CENTER LA OROYA”.**

La Comisión establece que una declaratoria de interés nacional y necesidad pública 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 y propiciar una ventana de oportunidad para la obra que se requiere.

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:

- a) **Sean razonables y proporcionales con la misma, es decir, no afecten derechos superiores como los constitucionales.**
- b) **Estén de acuerdo con la naturaleza que los motiva, es decir, la declaratoria sea relevante para el desarrollo nacional o regional, por su carácter dinamizador de la economía.**

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

**a) Razonabilidad de la propuesta legislativa**

La Comisión para analizar la razonabilidad es decir la consistencia argumental técnico jurídica e incluso económica de las propuestas, al respecto empezaremos señalando que esta Iniciativa Legislativa de declarar de necesidad pública y prioritario interés nacional la construcción del canal logístico del centro del Perú, consta de dos componentes: la construcción de un puerto seco en la Oroya y la modernización del Ferrocarril Central Andino, las cuales esta Comisión pasará a analizar una por una.

**Puerto seco en La Oroya:**

Lo primero que requiere tener en cuenta la Comisión, es que, dado el volumen de transporte de pasajeros y tránsito pesado que circula por la carretera central, existe la necesidad de la construcción e implementación de un Canal Logístico en el Centro del Perú, y cabe mencionar que dicho canal logístico generaría un mayor crecimiento para la provincia y recursos para el mercado nacional e internacional.

La Comisión, precisa que La Oroya no es una provincia, sino que es un distrito de la provincia de Yauli, departamento de Junín.

La Comisión ha determinado que en el marco del programa de Mejoramiento del Nivel de Transitabilidad de la Red Vial Nacional suscrito por el Gobierno del Perú con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) se realizaron estudios para el Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte, proponiendo entre otros, la ejecución de un **Truk**

**DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2589/2017-CR, QUE PROPONE “LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE UNA RED NACIONAL DE ESTACIONES DE SERVICIO AL TRANSPORTISTA, EN ESPECIAL EL TRUCK CENTER LA OROYA”.**

**Center<sup>3</sup> en la Oroya en el mediano plazo.** Así sobre la base de estos estudios el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de su Oficina General de Asesoría Jurídica, propone la ejecución de un **Truck Center** (red nacional de estaciones de servicio al transportista) y no un puerto seco, pues manifiestan que este implicaría mayores inversiones públicas, privadas o una combinación de ellas.

La Comisión ha creído por conveniente determinar en qué consiste un **Truck Center**, por esta razón reproducimos lo que establece al respecto el ministerio de Transportes y Comunicaciones en su **Estudio de Viabilidad de una Red Nacional de Centros de Servicios al Transportista**, define al Truck Center como:

*“[R]ecinto acotado cuya vocación manifiesta es la de prestar servicios a los vehículos pesados de transporte de mercancías y a los conductores de los mismos, sin excluir a otros posibles destinatarios. El mencionado recinto puede constituir una unidad en sí mismo o formar parte de una entidad mayor. En el primer caso sería propiamente un Truck Center, truck stop o área de servicio especializada; en el segundo caso sería una plataforma logística, centro de transporte de mercancías o zona de actividades logísticas” (MTC, 2013, pág. 23)*

*Con la implementación en el Truck Centers encontraremos un servicio de calidad disponible y constante que permita al transportista fijar un horario para alimentarse, chequear su unidad, pernoctar. La formalidad de los facilitadores de servicio, seguridad, disminución de pérdidas de mercadería por los robos y asaltos ocurridos en carretera siendo la modalidad en la interceptación del vehículo de transporte de carga, es uno de los problemas que enfrentan las empresas de transporte que ha generado sobrecostos e incluso la quiebra de empresas por pérdida de capital. En la actualidad no existe una infraestructura que concentre en un solo ambiente los servicios requeridos por el transportista de carga en carretera, que a su vez reúna los requisitos de seguridad tanto para la empresa de transporte, el conductor y la carga, y que permitan un adecuado descanso para el personal. Por tal motivo la mayoría de los conductores optan en descansar en el camión, no logran un descanso óptimo perjudicando su salud”.*<sup>4</sup>

Así mismo en el mismo **Estudio de Viabilidad de una Red Nacional de Centros de Servicios al Transportista**, resumen ejecutivo, encontramos lo siguiente:

*“Los Truck Centers se localizan en emplazamientos estratégicos de la red de comunicaciones, que les confiera cierta potencialidad en el tráfico de mercancías:*

*Truck Centers de concentración (TCC) Los Truck Centers de concentración se ubican en nodos en los que se produce una fuerte concentración de la demanda de servicios de transporte de carga, tales como áreas metropolitanas, centros industriales, centros logísticos, puertos, aeropuertos, entre otros, los mismos que **se constituyen como puntos importantes de origen y destino de los flujos de***

<sup>3</sup> Estación de servicio del transportista

<sup>4</sup> <http://approlog.org/?p=5407#.W9oX85NKiM9>

**DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2589/2017-CR, QUE PROPONE “LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE UNA RED NACIONAL DE ESTACIONES DE SERVICIO AL TRANSPORTISTA, EN ESPECIAL EL TRUCK CENTER LA OROYA”.**

*transporte de carga por carretera. Dada su ubicación, los Truck Centers de concentración permiten una mayor agregación de servicios al transportista, incluyendo principalmente abastecimiento de combustible y talleres. Estas facilidades pueden contar a su vez, siempre que la demanda lo justifique, con áreas para oficinas para las empresas, así como locales comerciales que incrementarán la atraktividad para el público en general.*

*Truck Centers de Tránsito (TCT): servicios en ruta Los Truck Centers de tránsito se ubican sobre carreteras que registran volúmenes de transporte de carga considerables debido a su función como vínculos entre nodos generadores de demanda. La agregación de servicios al transportista de los Truck Centers de tránsito es menor que la de aquellos de concentración, enfocándose básicamente en la provisión de abastecimiento de combustible y reparaciones de averías fortuitas, y constituyéndose como un punto de parada en ruta seguro para los transportistas. Los Truck Centers de tránsito cumplen una función de puntos de paso entre un origen y destino concentradores de carga. Por ello, la localización de éstas facilidades dependerá principalmente de las relaciones entre uno o varios pares de nodos generadores/atractores de carga. En el gráfico presentado a continuación se pueden observar las relaciones logísticas consolidadas entre distintos nodos de producción, consumo y distribución en el país identificados en el PDSL.T. Estas relaciones y sus correspondientes recorridos en la red vial han sido observados en función a su importancia en el ámbito nacional para la localización de Truck Centers de tránsito.*

*Finalmente, y como conclusión a este marco conceptual, se pueden establecer como factores críticos de éxito con carácter genérico, en el desarrollo de una Truck Center:*

- **Localización**
- **La articulación adecuada de participación e iniciativa pública y privada**
- **Adecuación de la oferta de servicios**
- **Calidad de gestión: enfoque de gestión integral.**
- **Una concepción proactiva de la comercialización y marketing**
- **Relación calidad / precio: enfoque de sostenibilidad Factores que se analizarán en detalle en el desarrollo del presente estudio.**

*Áreas funcionales y servicios implantados La tendencia evolucionad es hacia redes de Truck Center de tránsito cuya principal funcionalidad y servicio es prestar un área de estacionamiento, con servicio de vigilancia 24 hs, iluminación, cafetería, sanitarios y duchas, entre otros. Se resalta que la Unión Europea ha creado un sello de calidad de los Truck Center mediante el establecimiento de criterios de valoración de los servicios y de los niveles de seguridad.*

**DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2589/2017-CR, QUE PROPONE “LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE UNA RED NACIONAL DE ESTACIONES DE SERVICIO AL TRANSPORTISTA, EN ESPECIAL EL TRUCK CENTER LA OROYA”.**

*El desarrollo de la Red Nacional de Truck Centers en el Perú pasa por el necesario ajuste de las zonas de descanso seguro del sector del transporte de mercancías, y por la evolución lógica del mismo hacia una regulación de su comportamiento, lo cual conllevará una mayor demanda de servicios al vehículo y al transportista. La experiencia internacional permite identificar iniciativas exitosas de referencia, que muestran las tendencias globales respecto a la oferta de servicios al sector del transporte, y que señalan objetivos posibles a alcanzar en el caso de la implementación de una Red Nacional de Truck Centers en el Perú<sup>5</sup>.*

Por lo que, por las consideraciones expuestas la Comisión propone que el proyecto de Ley que declara de necesidad pública y prioritario interés nacional la construcción del Canal Logístico del Centro del Perú, en el extremo de la ejecución de un **Truck Center** mas no en el de un puerto seco.

**La modernización del Ferrocarril Central Andino:**

Sobre la propuesta de la modernización del Ferrocarril Central Andino, la Comisión encuentra que guarda mucha similitud con el proyecto ferroviario “Túnel Trasandino”, el cual se encuentra en la etapa de realización priorizado por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, y esto podría generar confusión entre las entidades y los inversionistas.

Asimismo, con la Ley N°29959<sup>6</sup>, donde se declara la necesidad pública la elaboración y ejecución del proyecto Túnel Trasandino del Centro, que nació con el objetivo de impulsar la competitividad y promover la integración y el desarrollo económico, social y cultural de los departamentos de Lima, Junín, Pasco, Huánuco; Ucayali, Huancavelica, Ayacucho y Apurímac, se proyecta la construcción de tres túneles y la eliminación de los zigzags existentes, incluye también la construcción de patios ferroviarios dotados de grúas y equipamiento en general, para el intercambio de carga entre el ferrocarril y camiones, en los lugares en mención.

Por ello, la Comisión, luego de haber analizado la iniciativa legislativa y haberla contrastado con normas vigentes (la Ley N°29959) y habiendo hallado la similitud de ambas, considera que esta parte de la propuesta referida a la modernización del ferrocarril Central Andino, no corresponde pues colisionaría con la norma señalada.

**IV.4 Propuesta con texto sustitutorio**

La Comisión, de conformidad con el Manual de Técnica Legislativa, se propone un texto sustitutorio que guarde orden lógico, claridad, sencillez, concisión y precisión.

<sup>5</sup> [https://portal.mtc.gob.pe/estadisticas/files/estudios/TC\\_Peru\\_Resumen\\_Ejecutivo.pdf](https://portal.mtc.gob.pe/estadisticas/files/estudios/TC_Peru_Resumen_Ejecutivo.pdf)

<sup>6</sup> Ley que declara de necesidad pública la elaboración y ejecución del proyecto túnel trasandino del centro publicada en el Diario Oficial El Peruano el 11 de diciembre del 2012.

**DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2589/2017-CR, QUE PROPONE “LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE UNA RED NACIONAL DE ESTACIONES DE SERVICIO AL TRANSPORTISTA, EN ESPECIAL EL TRUCK CENTER LA OROYA”.**

Por lo expuesto, la Comisión considera que se apruebe la Iniciativa Legislativa con texto sustitutorio recogiendo el concepto de la construcción de una red nacional de estaciones de servicio al transportista, en especial el Truck Centers La Oroya, en cuanto al extremo de la modernización del Ferrocarril Central Andino, debe de desestimarse por las consideraciones expuestas.

## **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 el desarrollo de la Red Nacional de Truck Centers en el Perú pasa por el necesario ajuste de las zonas de descanso seguro del sector del transporte de mercancías, y por la evolución lógica del mismo hacia una regulación de su comportamiento, lo cual conllevará una mayor demanda de servicios al vehículo y al transportista. Así mismo existen beneficios en cuanto a la reducción del tráfico de la carretera central, la reducción de tiempo en trasladar los productos al puerto de embarque, promoviendo así las exportaciones e importaciones y las apuestas de inversionistas nacionales e internacionales.

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 al gobierno regional y local para priorizar en sus presupuestos.

## **VI. CONCLUSIÓN**

Por lo expuesto, la Comisión de Transportes y Comunicaciones recomienda, de conformidad con lo establecido en el literal b) del artículo 70º del Reglamento del Congreso de la República, propone la del dictamen recaído en el **PROYECTO DE LEY 2589/2017-CR, mediante el cual se propone la “LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE UNA RED NACIONAL DE ESTACIONES DE SERVICIO AL TRANSPORTISTA, EN ESPECIAL EL TRUCK CENTER LA OROYA”.**

El Congreso de la República.

Ha dado la Ley siguiente:

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2589/2017-CR, QUE PROPONE “LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE UNA RED NACIONAL DE ESTACIONES DE SERVICIO AL TRANSPORTISTA, EN ESPECIAL EL TRUCK CENTER LA OROYA”.

**FÓRMULA LEGAL CON TEXTO SUSTITUTORIO**

**LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE UNA RED NACIONAL DE ESTACIONES DE SERVICIO AL TRANSPORTISTA, EN ESPECIAL EL TRUCK CENTER LA OROYA**

**Artículo único. Declaratoria de interés nacional y necesidad pública**

Declárese de interés nacional y necesidad pública la construcción de una red nacional de estaciones de servicio al transportista, en especial el Truck Center La Oroya que se ubica en el puesto 19, según la red vial nacional del ministerio de Transportes y Comunicaciones.

**Dese cuenta**

**Sala de sesiones**

**Lima, noviembre de 2018**

MESA DIRECTIVA	
	<p><b>1. MONTEROLA ABREGÚ, WUILIAN ALFONSO</b> PRESIDENTE</p> <p>Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p><b>2. NARVAEZ SOTO, ELOY LUCIANO</b> VICEPRESIDENTE</p> <p>Alianza Para el Progreso</p> <p>.....</p>
	<p><b>3. LAZO JULCA, ISRAEL TITO</b> SECRETARIO</p> <p>Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
MIEMBROS TITULARES	
	<p><b>4. AGUILAR MONTENEGRO, WILMER</b> Fuerza Popular</p> <p>.....</p>

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2589/2017-CR, QUE PROPONE “LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE UNA RED NACIONAL DE ESTACIONES DE SERVICIO AL TRANSPORTISTA, EN ESPECIAL EL TRUCK CENTER LA OROYA”.

	<p>5. <b>ELÍAS ÁVALOS, MIGUEL ÁNGEL</b> Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>6. <b>MAMANI COLQUEHUANCA, MOISÉS</b> Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>7. <b>MARTORELL SOBERO, GUILLERMO HERNÁN</b> Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>8. <b>SCHAEFER CUCULIZA, KARLA MELISSA</b> Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>9. <b>USHÑAHUA HUASANGA, GLIDER AGUSTÍN</b> Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>10. <b>VENTURA ANGEL, ROY ERNESTO</b> Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>11. <b>FLORES VÍLCHEZ, CLEMENTE</b> Peruanos por el Kambio</p> <p>.....</p>

**DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2589/2017-CR, QUE PROPONE “LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE UNA RED NACIONAL DE ESTACIONES DE SERVICIO AL TRANSPORTISTA, EN ESPECIAL EL TRUCK CENTER LA OROYA”.**

	<p><b>12. TUCTO CASTILLO, ROGELIO ROBERT</b> Frente Amplio</p> <p>.....</p>
	<p><b>13. LEÓN ROMERO, LUCIANA MILAGROS</b> Célula Parlamentaria Aprista</p> <p>.....</p>
	<p><b>14. DEL ÁGUILA HERRERA, EDMUNDO</b> Acción Popular</p> <p>.....</p>
	<p><b>15. CASTRO BRAVO, JORGE ANDRÉS</b> No Agrupados</p> <p>.....</p>
<p><b>MIEMBROS ACCESITARIOS</b></p>	
	<p><b>16. ALBRECHT RODRÍGUEZ, VÍCTOR AUGUSTO</b> Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p><b>17. ALCALÁ MATEO, PERCY ELOY</b> Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p><b>18. ALCORTA SUERO, MARÍA LOURDES PÍA LUISA</b> Fuerza Popular</p> <p>.....</p>

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2589/2017-CR, QUE PROPONE “LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE UNA RED NACIONAL DE ESTACIONES DE SERVICIO AL TRANSPORTISTA, EN ESPECIAL EL TRUCK CENTER LA OROYA”.

	<p>19. <b>BARTRA BARRIGA, ROSA MARÍA</b> Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>20. <b>BETETA RUBÍN, KARINA JULIZA</b> Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>21. <b>CAMPOS RAMÍREZ, CÉSAR MILTON</b> Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>22. <b>CASTRO GRANDEZ, MIGUEL ANTONIO</b> Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>23. <b>CUADROS CANDIA, NELLY LADY</b> Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>24. <b>DEL ÁGUILA CÁRDENAS, JUAN CARLOS</b> Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>25. <b>DIPAS HUAMÁN, JOAQUÍN</b> Fuerza Popular</p> <p>.....</p>

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2589/2017-CR, QUE PROPONE “LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE UNA RED NACIONAL DE ESTACIONES DE SERVICIO AL TRANSPORTISTA, EN ESPECIAL EL TRUCK CENTER LA OROYA”.

	<p>26. <b>DOMÍNGUEZ HERRERA, CARLOS ALBERTO</b> Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>27. <b>FIGEROA MINAYA, MODESTO</b> Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>28. <b>GALARRETA VELARDE, LUIS FERNANDO</b> Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>29. <b>LIZANA SANTOS, MÁRTIRES</b> Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>30. <b>LÓPEZ VILELA, LUIS HUMBERTO</b> Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>31. <b>MANTILLA MEDINA, MARIO FIDEL</b> Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p>32. <b>MELGAR VALDEZ, ELARD GALO</b> Fuerza Popular</p> <p>.....</p>

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2589/2017-CR, QUE PROPONE “LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE UNA RED NACIONAL DE ESTACIONES DE SERVICIO AL TRANSPORTISTA, EN ESPECIAL EL TRUCK CENTER LA OROYA”.

	<p><b>33. MELGAREJO PAUCAR, MARÍA CRISTINA</b> Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p><b>34. PALOMINO ORTIZ, DALMIRO FELICIANO</b> Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p><b>35. PARIONA GALINDO, FEDERICO</b> Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p><b>36. PONCE VILLAREAL DE VARGAS YESENIA</b> Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p><b>37. REÁTEGUI FLORES, ROLANDO</b> Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p><b>38. SEGURA IZQUIERDO, CÉSAR ANTONIO</b> Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p><b>39. TAPIA BERNAL, SEGUNDO</b> Fuerza Popular</p> <p>.....</p>

**DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2589/2017-CR, QUE PROPONE “LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE UNA RED NACIONAL DE ESTACIONES DE SERVICIO AL TRANSPORTISTA, EN ESPECIAL EL TRUCK CENTER LA OROYA”.**

	<p><b>40. TRUJILLO ZEGARRA, GILMER</b> Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p><b>41. TUBINO ARIAS CHREIBER, CARLOS</b> Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p><b>42. VERGARA PINTO, EDWIN</b> Fuerza Popular</p> <p>.....</p>
	<p><b>43. ARÁOZ FERNÁNDEZ MERCEDES ROSALBA</b> Peruanos Por el Kambio</p> <p>.....</p>
	<p><b>44. APAZA ORDÓÑEZ, JUSTINIANO RÓMULO</b> Frente Amplio</p> <p>.....</p>
	<p><b>45. LAPA INGA ZACARÍAS, REYMUNDO</b> Frente Amplio</p> <p>.....</p>
	<p><b>46. RODRÍGUEZ ZAVALETA, ELÍAS NICOLÁS</b> Célula Parlamentaria Aprista</p> <p>.....</p>
	<p><b>47. HUILCA FLORES, INDIRA</b> Nuevo Perú</p> <p>.....</p>

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2589/2017-CR, QUE PROPONE “LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE UNA RED NACIONAL DE ESTACIONES DE SERVICIO AL TRANSPORTISTA, EN ESPECIAL EL TRUCK CENTER LA OROYA”.

	<p>48. <b>GARCÍA BELAÚNDE, VÍCTOR ANDRÉS</b> Acción Popular</p> <p>.....</p>
	<p>49. <b>VILLANUEVA MERCADO, ARMANDO</b> Acción Popular</p> <p>.....</p>