



COMISION DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Dictamen del Proyecto de Ley 1344/2016-CR, Ley para la protección de los pueblos indígenas en situación de aislamiento y contacto inicial y de áreas naturales protegidas, en el proceso de evaluación, diseño, desarrollo e implementación de proyectos de infraestructura.

## COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

### PERIODO ANUAL DE SESIONES 2020-2021

**Señora Presidente:**

Ha ingresado para dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y el artículo 67° del Reglamento del Congreso de la República, el Proyecto de Ley **1344-2016-CR**, a iniciativa de la ex congresista **MARÍA ELENA FORONDA FARRO**, proponiendo la necesidad de garantizar la efectividad de los derechos de los pueblos indígenas en especial de aquellos en situación de aislamiento y contacto inicial, y la protección de áreas naturales protegidas, en los procesos de evaluación, estudios, diseño, implementación y desarrollo de infraestructura terrestre o vial.

#### I. SITUACIÓN PROCESAL

##### a) Antecedentes

El Proyecto de Ley 1344/2016-CR ingresó al área de Trámite Documentario el 04 de mayo del 2017.

Fue decretado a la Comisión de Pueblos Andinos, Amazónicos y Afroperuanos, Ambiente y Ecología como comisión principal y a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, como segunda comisión el 09 de mayo del 2017 e ingreso a ésta en esa misma fecha.

El presente dictamen fue **aprobado por mayoría** de los asistentes a la Novena Sesión Extraordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones con los votos de los siguientes congresistas: Simeón Hurtado, Alencastre Miranda, Bartolo Romero, Gupioc Ríos, Gutarra Ramos, Merino de Lama y Rubio Gariza. Voto en contra: el congresista Lizana Santos. Se abstuvo: la congresista Ayasta de Díaz.

## **b) Opiniones e información solicitadas**

Se solicitó opinión a las siguientes entidades:

- Oficio N° 1509-2016-2017-CTC/CR, se solicitó opinión al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Oficio N° 1510-2016-2017-CTC/CR, se solicitó opinión a la Defensoría del Pueblo.
- Oficio N° 1511-2016-2017-CTC/CR, se solicitó opinión al Ministerio de Cultura.
- Oficio N° 1512-2016-2017-CTC/CR, se solicitó opinión al Jefe del Servicio Nacional de Áreas Naturales (SERNANP).
- Oficio N° 1513-2016-2017-CTC/CR, se solicitó opinión al Gobierno Regional de Madre de Dios.
- Oficio N° 1514-2016-2017-CTC/CR, se solicitó opinión al Gobierno Regional de Ucayali.
- Oficio N° 1515-2016-2017-CTC/CR, se solicitó opinión al Ministerio del Ambiente.
- Oficio N° 1516-2016-2017-CTC/CR, se solicitó opinión al Ministerio de Economía.
- Oficio N° 131-2020-2021-CTC/CR, se reiteró opinión al Ministerio de Economía y Finanzas.

## **II. CONTENIDO DE LA PROPUESTA**

La Iniciativa Legislativa busca adecuar el marco normativo relacionado con el desarrollo de la infraestructura terrestre o vial, con la normativa nacional, regional e internacional, sobre territorios de los pueblos indígenas en situación de aislamiento o contacto inicial (PIACI) y Áreas Naturales Protegidas (ANP); propone dos tipos de iniciativas:

- Las destinadas a establecer garantías en la legislación sobre infraestructura terrestre o vial.
- Las disposiciones que contienen mandatos concretos a las entidades públicas competentes, para operativizar las garantías previstas en normas anteriores.

## **III. MARCO NORMATIVO**

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.

- Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- Ley 28736, Ley para la Protección de Pueblos Indígenas u Originarios en situación de Aislamiento y en situación de Contacto Inicial.
- Directrices de la CIDH en el Informe Pueblos Indígenas en aislamiento voluntario y contacto inicial en las Américas.

#### **IV. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA**

##### **a) Análisis del marco normativo técnico**

De acuerdo con lo señalado en el artículo 79° de la Constitución Política del Perú, en concordancia con lo establecido en el artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República, las iniciativas legislativas no pueden contener propuesta de creación ni aumento del gasto público, por lo que la iniciativa materia de estudio cumple con lo señalado en las normas legales antes citadas y no contraviene la Constitución Política del Perú ni ninguna norma legal peruana.

##### **b) Análisis de las opiniones recibidas**

- Opinión emitida por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Oficio N° 174-2018-MTC/01 que contiene:
  - Informe N° 127-2018-MTC/08 de la Oficina General de Asesoría Jurídica, concluye observando el proyecto, señalando que las Direcciones Generales de Caminos y Ferrocarriles y de Asuntos Socio Ambientales, son los llamados a evaluar la identificación y desarrollo de infraestructura de transportes, delimitación de competencias, gestión de los proyectos, conservación del medio ambiente y las garantías del derecho de propiedad de la tierra.
  - Informe N° 029-2017-MTC/20.6.2/JLAZ. de la Unidad Gerencial de Estudios (PROVIAS), concluye que, respecto de las áreas naturales protegidas en la gestión de los proyectos de infraestructura vial, se aplica lo establecido en el D.S. N° 003-2011-MINAM referido a la emisión de compatibilidad.
  - Memorando N° 975-2017-MTC/16 que contiene el Informe Legal N° 076-2017-MTC/16.JES de la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales, concluye: i) en cuanto al literal b) del numeral 2.1 del proyecto, es competencia del Servicio Nacional de Áreas Naturales

Protegidas emitir pronunciamiento, ii) en cuanto al numeral 2.2 del artículo 2, cuando el proyecto se superponga con sus territorios, las actividades de construcción o mantenimiento de infraestructura necesaria para la provisión de los servicios de transportes y comunicaciones, constituyen servicios públicos, y iii) en cuanto al numeral 2.3 del artículo 2, a la evaluación ambiental estratégica (EAE), le recae las políticas, planes, programas y proceso de evaluación que los proyectos terrestres o viales nacionales y/o interregionales.

- Memorando N° 997-2017-MTC/14 que contiene el Informe N° 257-2017-MTC/14.07 de la Dirección General de Caminos y Ferrocarril, informó: i) la gestión de infraestructura vial es de competencia de los Gobiernos Regionales de Madre de Dios y Ucayali, y ii) debe tenerse mapeada las zonas donde se ubican los pueblos indígenas y áreas naturales dentro del territorio peruano e identificar las Rutas Viales.
  - Memorando N° 893-2017-MTC/09 que contiene el Informe N° 148-2017-MTC/09.01 de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, concluye que las Direcciones Generales de Caminos y Ferrocarriles y de Asuntos Socio Ambientales, son los llamados a evaluar la identificación y desarrollo de la infraestructura de transportes, delimitación de competencias, gestión de los proyectos de infraestructura, conservación del medio ambiente y las garantías de derechos de propiedad de la tierra y seguridad jurídica de las comunidades y población en general.
  - Memorando N° 398-2017-MTC/21 que contiene: 1) Informe N° 165-2017-MTC/21.UGAL de la Unidad Gerencial de Asesoría Jurídica, concluye que la competencia en infraestructura vial de los caminos departamentales y rurales es de los Gobiernos Regionales y Locales y la Red Nacional se encuentra a cargo de PROVIAS, 2) Informe N° 060-2017-MTC/21.UGE/wps de la Unidad Gerencial de Estudios, recomienda derivar el presente documento a la Unidad Gerencial de Asesoría Legal.
- Opinión emitida por el Ministerio del Ambiente mediante Oficio N° 366-2017/MINAM-DM que contiene el Informe N° 156-2017-MINAM/SG.OGAJ de la Oficina General de Asesoría Jurídica que, concluye que el literal b) del numeral 2.1 y en el numeral 2.2. del artículo 2º, se encuentran establecidos en la Ley N° 26834 y su reglamento, así como la Ley N° 29785, reconocido en el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), sería innecesaria la incorporación de dichas disposiciones.

- Opinión emitida por la Defensoría del Pueblo para el Medio Ambiente, Servicios Públicos y Pueblos Indígenas, mediante Oficio N° 373-2017-DP/AMASPI, opina que nuestro ordenamiento jurídico establece una clara restricción a la implementación de infraestructura terrestre o vial que pretenda realizarse al interior de reservas indígenas.
- Opinión emitida por el Ministerio de Cultura, mediante Oficio N° 387-2017-DM/MC que contiene el Informe N° 000007-2017-CDR/OGAJ/SG/MC de la Oficina General de Asuntos Jurídicos, opina que el proyecto de ley es viable con observaciones.
- Opinión emitida por el Ministerio de Economía, mediante Oficio N° 1586-2017-EF/10.01 que contiene el Informe N° 180-2017-EF/62.01 de la Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia y Productividad, formula observaciones: i) la Constitución Política establece el mandato de garantizar la plena vigencia de proteger a la población de amenazas contra su seguridad, ii) existe marco legal que establece la protección de los pueblos indígenas u originarios en situación de aislamiento y protección de las áreas naturales protegidas, así como en materia de Consulta Previa a Pueblos Indígenas, iii) la Ley del Sistema de Evaluación del Impacto Ambiental regula lo referido a la Evaluación Ambiental Estratégica, y iv) el Reglamento de Jerarquización Vial señal los criterios para la declaración de áreas o vías de acceso restringido.
- Opinión emitida por el Gobierno Regional de Ucayali mediante Oficio N° 0462-2017-GRU-GR, que contiene:
  - Informe 000105-GRU-GR-GGR-ARAU-GRRYGMA-DCYDB de la Dirección de Conservación y Diversidad Biológica, considera favorable el proyecto, debido a la protección y conservación cultural de los PIACI y de las áreas naturales protegidas.
  - Informe N° 005-2017-GRU-P-GGR-ARA/DCDB-MPA de la Autoridad Regional Ambiental de Ucayali, considera favorable el proyecto, debido a la protección y conservación cultural de los PIACI y de las áreas naturales protegidas.

**c) Análisis técnico**

Con la dación de la Ley 28736 -Ley para la protección de pueblos indígenas u originarios en situación de aislamiento y en situación de contacto inicial-se

reconoció y garantizó la protección del derecho de los pueblos Indígenas de la Amazonía Peruana que se encuentren en situación de aislamiento o en contacto inicial, garantizando sus derechos a la vida y a la salud, salvaguardando su existencia e integridad.

Actualmente, existen múltiples pronunciamientos a favor de la protección de los derechos indígenas en situación de aislamiento o contacto social y preservación e intangibilidad de sus territorios como lo establece el artículo XIX de la Declaración Americana sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas, cuando prescribe: *"Los pueblos indígenas tienen derecho de ser protegidos contra la introducción, abandono, dispersión, tránsito, uso indiscriminado o depósito de cualquier material peligroso que pueda afectar negativamente a las comunidades, tierras, territorios y recursos indígenas"*.

Sin pretender vulnerar las disposiciones que cautelan los derechos de los pueblos indígenas en situación de aislamiento o contacto social y los territorios donde se asientan, tampoco se debe dejar de reconocer la necesidad del desarrollo regional o del propio país, ante los requerimientos de implementar proyectos de desarrollo en zonas donde se encuentren ubicados estos pueblos, para lo cual debe contarse con los informes técnicos de las entidades públicas encargadas de cautelar los derechos de los pueblos indígenas y los territorios donde se ubican, a fin de preservar en modo posible su estado.

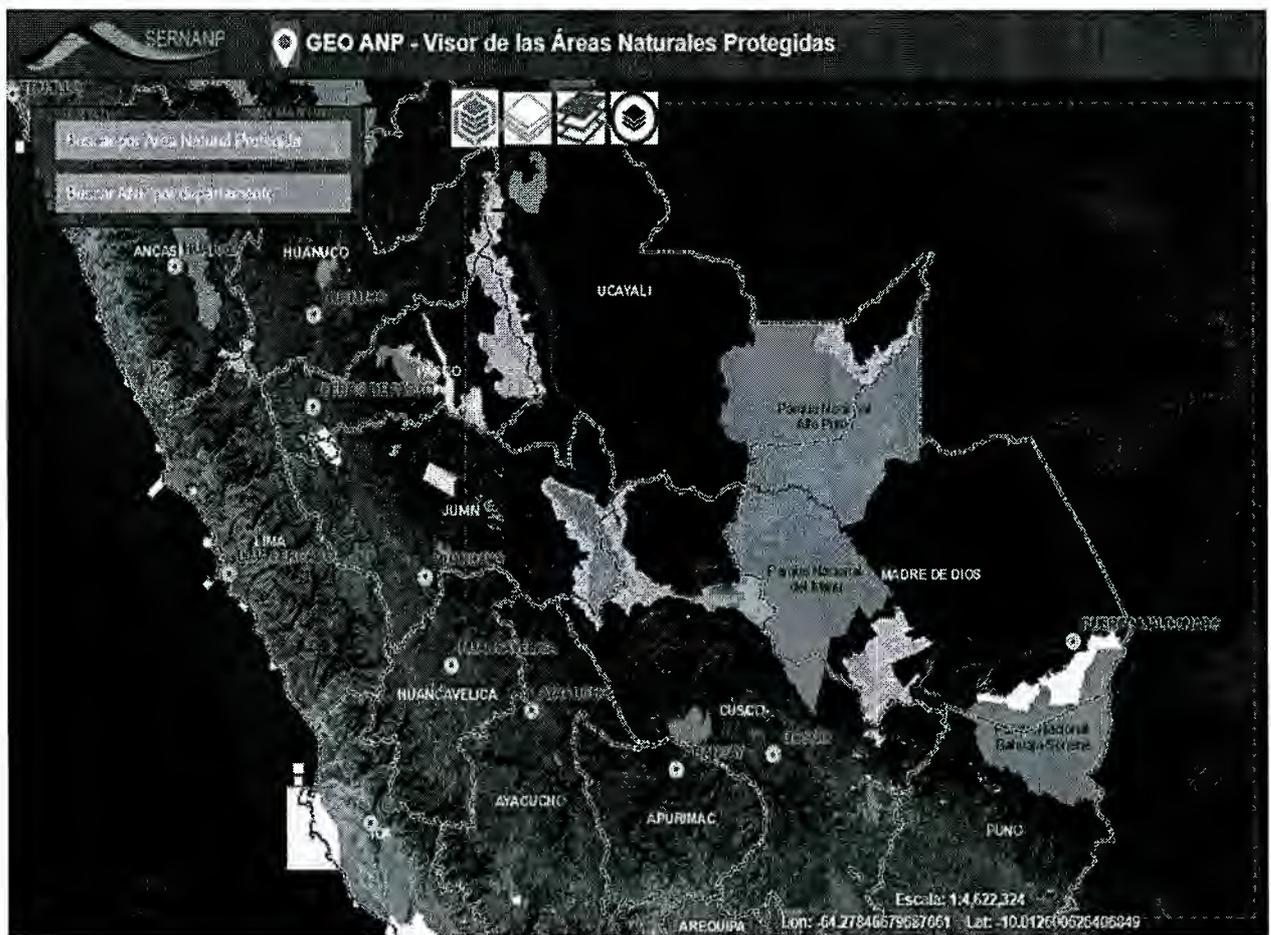
Como principio fundamental estamos convencidos de la obligación de la conservación y la protección de los derechos de los pueblos indígenas en situación de aislamiento y contacto social y sus territorios, esto resulta incuestionable a todas luces, sin embargo, no resulta comprensible paralizar los focos de desarrollo e implementación de políticas de bienestar de las regiones o el país, y la propia población indígena.

En ese sentido tenemos que el artículo 68º de la Constitución Política del Estado, prescribe: *"El Estado está obligado a promover la conservación de la diversidad biológica y de las áreas naturales protegidas"*, debiendo tenerse en cuenta lo establecido en el artículo 69 que prescribe: *"El Estado promueve el desarrollo sostenible de la Amazonía"*.

En efecto, es política del Estado llegar a las poblaciones más remotas alejadas del país, para promover el bienestar de los pueblos más alejados del país, ejecutando políticas de desarrollo en agua, salud, educación, cultura, vivienda,

deportes, comunicación y modernidad, y para su obtención se requiere de la implementación de proyectos de infraestructura terrestre o vial.

Gráfico N° 1



Fuente: Mapa satelital: SERNANP- Áreas Naturales Protegidas

Debe tenerse presente que, la infraestructura básica y la provisión eficiente de servicios de infraestructura son vehículos de cohesión territorial, económica y social porque integran y articulan el territorio, lo hacen accesible desde el exterior y permiten a sus habitantes conectarse con el entorno además de dotarlo de servicios fundamentales para la producción y para el mejoramiento de las

condiciones y calidad de vida de las personas, en ese sentido se pronunció la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, año 2004-2005.

Sin embargo, la expansión de infraestructura en particular es frecuentemente vista como el primer paso para abrir programas de desarrollo y colonización. Nuevas carreteras o nuevas carreteras pavimentadas y otras infraestructuras traen numerosos cambios complejos y rápidos para las regiones boscosas. Las carreteras podrían fragmentar hábitats, degradar ríos y cursos de agua y afectar la calidad del agua, promover la diseminación de especies invasoras exóticas causando erosión de la fauna y pérdida de especies. Las carreteras pueden además crear conflictos sociales sobre la tierra y otros recursos naturales, especialmente cuando los recursos amenazados son fundamentales para los ecosistemas.

Considerando dichos impactos, es importante tener en cuenta que el desarrollo de los proyectos de infraestructura vial requiere fortalecer las capacidades de nuestras autoridades y de los tomadores de decisiones para identificar el valor de planificación, a fin de adoptar decisiones de manera adecuada que incorporen consideraciones ambientales y sociales. Si se planifica oportunamente, entonces se podrán establecer, desde una etapa temprana, las estrategias de implementación adecuadas y oportunas para llevar a cabo proyectos de inversión vial que puedan complementarse y sumar a los objetivos de desarrollo sostenible. La planificación es un instrumento que organiza la gestión pública de manera que permita identificar y priorizar los proyectos de inversión que se requieren en el país. Esa planificación también debe considerar los impactos ambientales que se podrían generar. En este sentido, el Perú cuenta con el Acuerdo Nacional, que es el conjunto de políticas de Estado elaboradas y aprobadas sobre la base del diálogo y del consenso con el fin de definir un rumbo para el desarrollo sostenible del país y afirmar su gobernabilidad democrática. Precisamente la vigésimo primera política del Acuerdo Nacional propuso que *“con el objetivo de desarrollar la infraestructura del país, el Estado debería elaborar un plan nacional de infraestructura identificando ejes nacionales de integración y crecimiento para desarrollar una red energética, vial, portuaria, aeroportuaria y de telecomunicaciones, que permita fluidez en los negocios y en la toma de decisiones”*.

De manera que, se trata de cohesionar las opiniones vertidas por las entidades públicas relativas a la preservación de los pueblos indígenas y sus territorios, y las necesidades de implementar los avances técnicos que redundan

inexorablemente en el progreso del país y sus poblaciones, y como garantía de la no vulnerabilidad y abuso de los terrenos naturales se establece el mecanismo de la consulta previa de los pobladores y el consentimiento de los mismos.

Consideramos que el proyecto de ley establece la intangibilidad de los territorios naturales donde se asientan los pueblos indígenas en situación de aislamiento y contacto social y de manera especial a los ubicados en la selva peruana a los que debe prestárseles atención en su prioridad, pero tampoco podemos negar la implementación de proyectos de infraestructura terrestre o vial porque resultan imprescindibles para el desarrollo y crecimiento del país.

Como refiere la propuesta legislativa, existen proyectos de infraestructura terrestre que vienen implementándose en territorios de Madre de Dios y Ucayali, incluso superponiéndose a los territorios de los pueblos indígenas, que afectaría dichos territorios, que serían menester supervisar si cuentan con pronunciamiento técnico favorable de las dependencias competentes, como el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con la finalidad de evitar abuso y prepotencia en detrimento de los pueblos indígenas.

Consideramos que a futuro existirán proyectos que requieran ejecución y para estos casos, deben unificarse los criterios para contar con una legislación técnica especializada al respecto, evitando las divergencias que actualmente acontece, teniendo como sustento técnico el Estudio de Impacto Ambiental, donde las competencias de las entidades públicas estén demarcadas a fin de supervisar y evitar la afectación indiscriminada de los derechos de los pueblos indígenas.

El proyecto de ley desde su perspectiva normativa, resulta favorable pues en adelante existirá una norma de protección que evite la afectación indiscriminada de los territorios de los pueblos indígenas, también se establece normatividad para casos excepcionales pero de envergadura regional o nacional, donde deba implementarse proyectos de infraestructura de importancia regional o del país y estos debidamente supervisados por las distintas entidades públicas que tienen que ver con la administración de carreteras, vías, caminos y medio ambiente.

### **c) Análisis costo – beneficio**

La preservación de la diversidad biológica y áreas naturales, como la conservación de los territorios de los pueblos indígenas en situación de aislamiento o contacto inicial resulta primordial, sin embargo, las políticas de

implementación de proyectos de infraestructura terrestre o vial para el desarrollo de pueblos alejados resulta beneficioso para el progreso regional y nacional, dando impulso a actividades económicas que redundan en el desarrollo y bienestar a los pueblos alejados del país, al asignarse recursos, provisión de servicios públicos y la calidad del gasto que permitan el desarrollo de oportunidades, capacidades y continuar reduciendo los niveles de pobreza. La modificatoria planteada en este caso no irroga gastos al Erario Nacional.

## **V. CONCLUSIÓN**

Por lo expuesto, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con lo establecido en el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, recomienda la **APROBACIÓN** del **Proyecto de Ley 1344/2016-CR**, con el siguiente:

### **TEXTO SUSTITUTORIO**

#### **LEY PARA LA PROTECCION DE LOS PUEBLOS INDIGENAS EN SITUACION DE AISLAMIENTO Y CONTACTO INICIAL Y DE AREAS NATURALES PROTEGIDAS, EN EL PROCESO DE EVALUACION, DISEÑO, DESARROLLO E IMPLEMENTACION DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA**

##### **Artículo 1. Objeto de la Ley.**

El objeto de la presente ley es garantizar los derechos de los pueblos indígenas, en situación de aislamiento y contacto social y la protección de las áreas naturales protegidas; en los procesos de evaluación, estudio, diseño, implementación y desarrollo de infraestructura terrestre o vial.

##### **Artículo 2. Condiciones para el diseño, elaboración, desarrollo e implementación de proyectos de infraestructura terrestre o vial.**

2.1 No se implementarán proyectos de infraestructura terrestre o vial en los siguientes ámbitos.

a) Las Reservas Indígenas o Territoriales donde se encuentren los pueblos en situación de aislamiento y contacto social (PIACI), de conformidad con la Ley 28736 y la normativa internacional o nacional sobre la materia. Tampoco cabe el desarrollo de proyectos de infraestructura vial dentro de los territorios no categorizados que los PIACI poseen, ocupan o utilizan.

Para este fin, el Ministerio de Cultura emitirá opinión técnica previa vinculante en el marco del diseño elaboración, desarrollo e implementación de proyectos de infraestructura terrestre o vial, con el objeto de determinar la presencia de estos pueblos en el área en cuestión.

Las Áreas Naturales Protegidas de uso indirecto, como los parques nacionales, santuarios nacionales y santuarios históricos.

En el ámbito de las áreas naturales protegidas de uso directo, como las reservas naturales, reservas paisajistas, refugios de vida silvestre, reservas comunales, bosques de protección, cotos de caza y las áreas de conservación regionales, será posible el desarrollo de proyectos de infraestructura vial, siempre y cuando respondan a las necesidades previstas en los respectivos planes de manejo, contando con opinión de compatibilidad positiva por parte del Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (SERNANP) y siempre que este último haya emitido una opinión favorable respecto del o los instrumentos de gestión ambiental correspondientes.

- 2.2. En caso que el proyecto terrestre o vial conlleve posibles afectaciones a los derechos colectivos de los pueblos indígenas u originarios, de conformidad con el artículo 7° de la Ley 29785, se deberá garantizar la implementación del derecho a la consulta previa, libre e informada.
- 2.3. En caso que el proyecto terrestre o vial sea nacional o interregional deberá ser sometido a una evaluación ambiental estratégica (EAE) que permita escoger la ruta más adecuada en términos económicos, sociales, ambientales y técnicos. La clasificación y decisión sobre el nivel de los estudios ambientales deberán basarse en la EAE.

## **DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES**

**PRIMERA.** En un plazo no mayor de lo sesenta (60) días calendarios, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones deberá actualizar el Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC), actualizado por Decreto Supremo N° 011-2016-MTC, a efectos de que todas las carreteras, rutas, trazos y/o proyectos terrestres o viales incluidos en el SINAC cumplan con lo dispuesto en el artículo 1° de la presente ley.

**SEGUNDA.** En un plazo no mayor al ciento veintes (120) días calendario, el Ministerio de Cultura deberá actualizar las referencias geográficas de la Base de Datos Oficiales de los pueblos indígenas u originarias.

Dese cuenta  
Sala de Comisiones  
Lima, 15 de febrero de 2021.

#### MIEMBROS TITULARES



1. SIMEÓN HURTADO, LUIS CARLOS  
Presidente  
(Acción Popular)



Firmado digitalmente por:  
SIMEON HURTADO Luis  
Carlos FAU 20161740126 soft  
Motivo: En señal de  
conformidad  
Fecha: 17/03/2021 10:48:00-0500



2. HIDALGO ZAMALLOA, ALEXANDER  
Vicepresidente  
(Alianza para el Progreso)



3. ALENCASTRE MIRANDA, HIRMA NORMA  
Secretaria  
(Somos Perú)



4. ACATE CORONEL, EDUARDO GEOVANNI  
(Alianza para el Progreso)



Firmado digitalmente por:  
ALENCASTRE MIRANDA Hirma  
Norma FAU 20161740126 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 10/03/2021 18:15:45-0500



5. AYASTA DE DÍAZ, RITA ELENA  
(Fuerza Popular)



Firmado digitalmente por:  
ALENCASTRE MIRANDA Hirma  
Norma FAU 20161740126 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 10/03/2021 18:15:20-0500



6. BARTOLO ROMERO, MARÍA ISABEL  
(Unión por el Perú)



Firmado digitalmente por:  
BARTOLO ROMERO MARIA  
ISABEL FIR 71008240 hard  
Motivo: En señal de  
conformidad  
Fecha: 04/03/2021 23:52:48-0500



7. BENAVIDES GAVIDIA, WALTER  
(Alianza para el Progreso)



Firmado digitalmente por:  
GUPIOC RÍOS Robinson  
Dociteo FAU 20181740128 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 19/02/2021 14:58:55-0500



8. FERNÁNDEZ CHACÓN, CARLOS ENRIQUE  
(Frente Amplio)



9. GUPIOC RÍOS, ROBINSON DOCITEO  
(Podemos Perú)



10. GUTARRA RAMOS, ROBLEDO NOÉ  
(Frepap)



Firmado digitalmente por:  
GUTARRA RAMOS Robledo Noe  
FAU 20181740128 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 18/02/2021 17:37:38-0500



11. LIZANA SANTOS, MÁRTIRES  
(Fuerza Popular)



12. MERINO DE LAMA, MANUEL ARTURO  
(Acción Popular)



13. OLIVARES CORTES DANIEL FEDERICO  
(Partido Morado)



14. RIVERA GUERRA, WALTER JESÚS  
(Acción Popular)



Firmado digitalmente por:  
MERINO DE LAMA Manuel  
Arturo FAU 20181740128 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 05/03/2021 10:55:58-0500



15. RUBIO GARIZA, RICHARD  
(Frepap)



Firmado digitalmente por:  
RUBIO GARIZA Richard FAU  
20181740128 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 21/02/2021 17:27:57-0500

---

**MIEMBROS ACCESITARIOS**

---



1. BAJONERO OLIVAS, WILMER SOLÍS  
(Acción Popular)

---



2. BARRIONUEVO ROMERO, BETTO  
(Somos Perú)

---



3. COLUMBUS MURATA, DIETHELL  
(Fuerza Popular)

---



4. FABIÁN DÍAZ, YESSY NÉLIDA  
(Acción Popular)

---



5. GONZÁLES TUANAMA, CÉSAR  
(Somos Perú)

---



6. HUAMÁN CHAMPI, JUAN DE DIOS  
(Frepap)

---



7. INGA SALES, LEONARDO  
(Acción Popular)

---



8. LAZO VILLÓN, LESLYE CAROL  
(Acción Popular)

---



9. MELÉNDEZ CELIS, FERNANDO  
(Alianza para el Progreso)

---



10. NOVOA CRUZADO, ANTHONY RENSON  
(Acción Popular)

---



11. OMONTE DURAND, MARÍA DEL CARMEN  
(Alianza para el Progreso)

---



12. PÉREZ ESPÍRITU, LUSMILA  
(Alianza para el Progreso)

---



13. PÉREZ FLORES, JORGE LUIS  
(Somos Perú)

---



14. PICHILINGUE GÓMEZ, MARCOS ANTONIO  
(Fuerza Popular)

---



15. PINEDA SANTOS, ISAÍAS  
(Frepap)

---



16. QUISPE APAZA, YVAN  
(Frente Amplio)

---



17. RUIZ PINEDO, ROLANDO RUBÉN  
(Acción Popular)

---



18. TRUJILLO ZEGARRA, GILMER  
(Fuerza Popular)

---



19. VIVANCO REYES, MIGUEL ÁNGEL  
(Fuerza Popular)

---



20. YUPANQUI MIÑANO, MARIANO ANDRÉS  
(Somos Perú)

---

## COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Periodo Anual de Sesiones 2020-2021

### ACTA

### NOVENA SESIÓN EXTRAORDINARIA VIRTUAL

Lunes, 15 de febrero de 2021

En Lima, en la plataforma virtual Microsoft Teams del Congreso de la República, siendo las catorce horas con cuarenta y tres minutos, del día lunes quince de febrero del año dos mil veintiuno, se dio inicio a la NOVENA Sesión Extraordinaria Virtual bajo la presidencia del congresista **Simeón Hurtado, Luis Carlos**; contando con el quórum reglamentario de los **congresistas titulares**: Alencastre Miranda, Hirma; Ayasta de Díaz, Rita Elena; Bartolo Romero, María Isabel; Benavides Gavidia, Walter; Lizana Santos, Mártires; Gupioc Ríos, Robinson; Rivera Guerra, Walter; Gutarra Ramos, Robledo; Merino de Lama, Manuel y Rubio Gariza, Richard. Y, el **congresista accesitario**: Barrionuevo Romero, Betto.

Se contó con la presencia de **Congresista Johan Flores Villegas**  
**Con Licencia**: los congresistas Acate Coronel y Olivares Cortes.

El **señor presidente**, contando con el quórum reglamentario, dió inicio a la **Novena sesión extraordinaria**.

#### APROBACIÓN DE ACTAS

El **señor presidente**, puso a consideración de los señores miembros de la comisión, la aprobación de las Actas de las SESIONES EXTRAORDINARIAS, SEXTA, SÉTIMA Y OCTAVA de la Comisión de Transportes y Comunicaciones para el periodo legislativo 2020 – 2021, celebradas los días 13 y 20 de noviembre de 2020 y 08 de febrero de 2021, respectivamente.

Habiéndose **aprobado por UNANIMIDAD**.

#### ORDEN DEL DÍA

El **señor presidente**, luego de saludar a los miembros de la Comisión manifestó: “en primer lugar tendremos la exposición del Proyecto de Ley **6398/2020-CR**, presentado por el congresista **Johan Flores Villegas**, que propone la difusión de programas de prevención, sensibilización y apoyo psicológico en estado de emergencia nacional en todos los medios de comunicación social”.

El señor Presidente dio el uso de la palabra el congresista **Flores Villegas**, quien explica el Proyecto de Ley 6398/2020-Cr de su autoría, ayudándose para su exposición con un ppt que inició con una introducción, y explicó la importancia de los medios de comunicación, sobre todo en cuanto al momento actual durante la pandemia, para finalmente terminar con las conclusiones del citado proyecto.

El señor presidente agradeció al Congresista **Flores Villegas**, por su exposición y señaló que la exposición ha aclarado el panorama referente al presente Proyecto de ley y servirá de insumo para preparar el correspondiente dictamen.

A continuación, se dio la exposición del Proyecto de Ley **6916/2020-CR**, presentado por el congresista **Robledo Gutarra Ramos**, que declara de necesidad pública e interés nacional la carretera Interoceánica Vial Centro, a partir de las vías nacionales y departamentales existentes, desde Lima enlazado con Junín hasta Ucayali, con destino a Brasil.

A su turno el congresista **Gutarra Ramos**, explicó su proyecto amparado con un ppt, y en primer lugar agradeció al presidente por esta oportunidad de sustentar un proyecto tan importante.

El señor presidente agradeció al congresista **Robledo Gutarra Ramos**, y señaló que la exposición también servirá de insumo para preparar el correspondiente dictamen.

...Siguiendo el orden establecido en la agenda el señor presidente indicó que seguía el debate del predictamen recaído en el Proyecto de Ley **6312/2020-CR**, que propone, declarar de Necesidad Pública e Interés Nacional la interconexión Vial de pavimentación interdistrital de Manantay, Callería y Yarinacocha de la provincia de Coronel Portillo del departamento de Ucayali, Megaproyecto de Interconexión Vial.

**El señor presidente**, solicito al Secretario Técnico, sustentar el presente predictamen:

Se pretende atender una problemática que subyace en declarar de interés nacional y necesidad pública la interconexión Vial de pavimentación interdistrital de Manantay, Callería y Yarinacocha de la provincia de Coronel Portillo del departamento de Ucayali, Megaproyecto de Interconexión Vial”.

Los distritos de Callería, Manantay y Yarinacocha conforman la ciudad de Pucallpa, que está en la provincia de Coronel Portillo de la Región Ucayali. La ciudad de Pucallpa se ubica en la región natural de la Selva, específicamente en la Selva Baja, con una altitud de 175 m.s.n.m., tiene una superficie de 591.67 km<sup>2</sup>. La Población estimada por el INEI de la Provincia Coronel Portillo es de 384 168 habitantes,

El distrito de Callería tiene una población de 149 999 habitantes al año 2017, le sigue el distrito de Yarinacocha con 103 941 pobladores y el distrito de Manantay con 87 525 habitantes, son los distritos más poblados de la provincia Coronel Portillo de la Región Ucayali.

La infraestructura vial de la ciudad de Pucallpa permite con serias restricciones la articulación de los sectores urbanos e integración físico — espacial de la ciudad. Se ha generado un sistema vial urbano con discontinuidad en los tramos viales y variaciones en las secciones viales, con bajos niveles de rodadura. Esta situación genera zonas aisladas, como muchos sectores de asentamientos humanos y otras zonas como el centro de Pucallpa se origina gran congestión de tránsito.

Es necesario indicar, que el Megaproyecto de pavimentación vial interdistrital, es de vital importancia su construcción por el déficit de nuevas vías pavimentadas que interconecten vialmente la ciudad de Pucallpa, y los distritos conformantes de la provincia de Coronel Portillo, por lo que es necesario que el Estado intervenga e invierta recursos públicos en esta nueva vía de interconexión distrital de Manantay, Callería y Yarinacocha, lo que generará las condiciones para hacer más dinámico el crecimiento de las actividades económicas de la ciudad de Pucallpa y de la Provincia Coronel Portillo y lo principal este megaproyecto incidirá en el aumento de la calidad de vida de nuestros ciudadanos, adultos, mujeres, jóvenes y niños, que esperan un futuro mejor y requieren del Estado su protección e inversión para garantizar el aumento sostenido del desarrollo humano de la población de la Región Ucayali.

Por estas condiciones, es importante para la Comisión de Transportes y Comunicaciones el debate y la aprobación del presente dictamen signado con el número **6312/2020-CR**.

**El señor presidente**, solicitó iniciar el debate y aprobación del predictamen que lleva el número **6312/2020-CR**.

**El señor presidente**, solicitó al Secretario Técnico, a pasar lista para verificar la votación del presente predictamen

El dictamen fue aprobado **por unanimidad** con los Votos a favor los siguientes Congresistas: Alencastre Miranda, Ayasta de Díaz, Benavides Gavidia, Gupioc Ríos, Gutarra Ramos, Lizana Santos, Rubio Gariza; y, Simeón Hurtado. No hubo votos en contra, ni abstenciones.

**El señor presidente** dijo que, siguiendo, con el Orden del Día, tendremos el debate del predictamen recaído en el Proyecto de Ley **6651/2020-CR**, que declara de Interés nacional y oportuna necesidad pública el mejoramiento del sistema ferroviario Lima - La Oroya - Cerro de Pasco.

**El señor presidente**, solicitó al Secretario Técnico, sustentar el presente predictamen:

el Proyecto de Ley **6651/2020-CR**, que declara de Interés nacional y oportuna necesidad pública el mejoramiento del sistema ferroviario Lima - La Oroya - Cerro de Pasco.

Que existe, pero que ha dejado de operar por muchos años, haciendo que sus maquinarias, rieles y vagones se encuentren en un estado calamitoso y hasta vetustos por la falta de mantenimiento y modernización, siendo una de las exigencias de las ciudades que la circundan, como medio de transporte masivo.

Es así, que el ferrocarril, forma parte de una amplia gama de transporte terrestre en todo el mundo que, en su conjunto, permite realizar el transporte de personas y mercancías del lugar donde se encuentran al lugar donde quieren ir o donde son necesarias, por ende, el transporte ferroviario es una forma del sistema intermodal. Los servicios de transporte por carretera, aéreos, marítimos y ferroviarios tiene características diferentes que reflejan ventajas y desventajas, de acuerdo a la situación particular de la operación.

De este modo, para elegir el tipo de transporte a utilizar, es necesario tener en cuenta las necesidades (la urgencia de la entrega, el tipo de mercancías que se van a transportar, la cantidad, el tamaño, el destino de la carga, la distancia a recorrer, etc.) y las posibilidades de cada tipo de transporte (costes y recursos disponibles, estado de la ruta, condiciones del tiempo).

Por lo que, es preciso indicar que, el aforo de vehículos en la carretera central, en la actualidad genera tráfico, donde circulan camiones pesados, esto ha ocasionado congestionamiento y caos, además, no cumplen con las especificaciones propias de esta carretera (peso y largo); además de ser causante de muchos accidentes y responsables de la destrucción acelerada de la carretera, cuyo costo no es cubierto por el cobro del peaje; ocasionando elevados los costos y fletes.

Entre las ventajas del transporte ferroviario, mencionamos: i) Gran capacidad: permite el transporte de grandes cantidades de mercancías en largos recorridos, ii) Los costes de la operación son, por lo general, bastante bajos, iii) Flexibilidad: es posible transportar variedad de mercancías, iv) Baja siniestralidad, v) Poco contaminante, y vi) En comparación con el transporte por carretera, evita los problemas de la congestión de tráfico. b Dentro de las desventajas del transporte ferroviario, mencionamos: i) Comparte la vía ferroviaria con el transporte de personas, que son preferentes, ii) Baja velocidad, ii) Sometidos a restricciones físicas de altura y volúmenes de paso

por los diferentes tipos de gálibos (dimensión de altura y anchura), iv) Dependencia de infraestructuras. No obstante, el transporte ferroviario ha evolucionado, modernizando su servicio a nivel mundial, llegando incluso desde hace años a hacer uso del llamado "tren bala", para el transporte de pasajeros y en lo referente al transporte de carga, también existe preocupación por alcanzar metas altas para brindar dicho servicio a nivel internacional, en nuestro país aún no se han construido trenes de esa magnitud.

Sin embargo, el Estado no ha iniciado una modernización seria del sistema ferroviario, por el contrario, de un tiempo a esta parte se ha visto perjudicado el servicio ferroviario para el transporte de pasajeros, a consecuencia de los pésimos manejos de la política económica y

gubernamental del país, haciendo que repercuta negativamente en la inversión ferroviaria, por tanto, inutilizando en muchos casos su infraestructura.

El sistema ferroviario puede transportar 120 millones de toneladas pesadas por año, los rieles duran 250 años, los costos operativos se reducirían en un 40%, además las horas de viaje se reduciría: de Lima a Huancayo en 3:30 horas, de Lima a Cerro Pasco en 3:30 horas, de Lima a Huancavelica en 5:30 horas, además que brinda mayor seguridad, haciendo que el transporte ferroviario sea una alternativa de solución a las congestiones vehiculares, ocasionados generalmente por el tránsito de tráiler y semi-trailer que transportan mercaderías y productos de primera necesidad desde distintos puntos del país. Esto lleva a que las autoridades competentes, deban apostar por la modernización de los rieles, las locomotoras y los vagones, porque las actuales se encuentran en pésimo estado, al haber sido abandonadas por cerca de 50 años, requiriendo de inversión donde el Gobierno Central tendrá fundamental intervención, porque deberá convocar a las empresas privadas a través de concesiones.

Finalmente, es preciso indicar que, al incorporar el servicio de pasajeros, impulsaría el sector turismo, además de generar un impacto económico con servicios y salidas programadas en las rutas Lima - Huancayo - Carro de Pasco, pues resultaría de vital importancia reestablecer, con el mejoramiento de infraestructura ferroviaria requerida, pues este servicio viene siendo postergado por años, a la fecha únicamente se brinda el servicio de carga, que constituye el principal servicio de transporte de productos minerales en la región central del país, debido a que el ferrocarril del centro comunica importantes centros mineros, ubicados en los departamentos de Pasco, Junín y Lima, por lo que resulta importante darle el impulso respectivo a la red vial ferroviaria.

Por estas consideraciones, la Comisión de Transportes y Comunicaciones solicita el debate y la aprobación del presente dictamen que lleva el número **6651/2020-CR**.

**El señor presidente**, solicitó iniciar el debate y aprobación del predictamen que lleva el número **6651/2020-CR**.

La congresista **Ayasta de Díaz**, intervino, solicitando la aprobación del presente dictamen. Participó en el debate el congresista Gutarra Ramos.

También, hizo sus comentarios y apoyo a favor del dictamen el congresista **Benavides Gavidia**.

**El señor presidente**, solicitó al Secretario Técnico, a pasar lista para verificar la votación del presente predictamen.

El dictamen fue **aprobado por unanimidad** con los Votos a favor los siguientes Congresistas: Alencastre Miranda, Ayasta de Díaz, Bartolo Romero, Benavides Gavidia, Gupioc Ríos, Gutarra Ramos, Lizana Santos, Merino de Lama, Rubio Gariza; y, Simeón Hurtado. No hubo votos en contra, ni abstenciones.

...**Siguiendo** el orden establecido en la agenda, el señor presidente indicó que tendremos el debate del predictamen recaído en el **Proyecto de Ley 6272/2020-CR**, que declara de necesidad pública y preferente interés nacional la ejecución del proyecto de inversión pública “Construcción Terminal Portuario Almirante Miguel Grau de Tacna”.

**El señor presidente**, solicito al Secretario Técnico, sustentar el presente predictamen:

Tacna es actualmente una de las regiones del país que cuenta con un elevado potencial de desarrollo y cuenta con tres fortalezas principales: i) ingentes riquezas naturales, ii) posición geográfica privilegiada y iii) elevado capital humano; en lo referente a las riquezas naturales cuenta con grandes reservas mineras, de donde se extraen cobre, oro, plata y molibdeno, que la catapulta como una región donde medía ingente inversión privada.

En cuanto a su posición geográfica, es una región ubicada en extremo sur de Perú, que le posibilita tener intenso tráfico comercial con países vecinos, como Chile, Bolivia y Brasil, principalmente, sin dejar de mencionar a Argentina, Uruguay y Paraguay, resultando una región estratégica para el intercambio vial internacional.

En cuanto al capital humano entendido como **el valor dado a las capacidades productivas del personal que labora para una empresa, en el caso de Tacna, existe mano calificada como lo señala** Instituto de Economía y Desarrollo Empresarial (IEDEP) de la Cámara de Comercio de Lima, indicando que Tacna **logro mejorar su capital humano en el periodo 2014-2018, siendo que el sector minería podría generar empleos en mayor escala.**

Sin embargo, las vías de comunicación son exiguas, principalmente al no contar con un terminal portuario de envergadura y desde muchos años cuenta con pequeños muelles de atraque, para botes de poco peso que impiden tener un tráfico comercial a escala internacional y que puede ser canalizada de concretarse los proyectos de desarrollo que se ciernen sobre dicha región.

De modo que resulta indispensable se ejecute el proyecto de inversión que traerá desarrollo y progreso a dicha región, dando impulsa a la actividad comercial haciéndose necesario impulsar e implementar en la brevedad el proyecto de inversión de Construcción del Puerto Almirante Miguel Grau, y con ello la implementación del ferrocarril que vaya desde el Puerto de Tacna hasta el límite con Bolivia, también llamado Corredor Bioceánico Central.

Anteriormente se presentaron diversos proyectos de ley, dirigidos a la construcción del Puerto de Tacna, dándose principal atención a que ese proyecto debe ser supervisado por el Gobierno Regional de Tacna, y la promulgación de la Ley 28865 que declaró de necesidad pública y preferente interés nacional la Construcción del Puerto y el Ferrocarril de Tacna.

Como consecuencia de esta normatividad, se fueron presentando estudios, proyectos de prefactibilidad, estudios de preinversión y finalmente el proyecto de factibilidad, debidamente

financiados por el Gobierno Regional de Tacna, asimismo, se constituyó el Comité Impulsor del Proyecto Grau, quienes señalaron que a partir del año 2020 se empezaría a construir el megaproyecto del Terminal Portuario Miguel Grau y que su periodo de ejecución será de tres (3) años.

En la indicada norma se estableció que la promoción, adjudicación y supervisión de los proyectos son de responsabilidad del Gobierno Regional de Tacna; en tanto la iniciativa legislativa tiene por finalidad complementar dicha norma estableciendo los parámetros de cómo debe ejecutarse los indicados proyectos, y estos deben ser necesariamente a través de un Convenio de Concesión y a través de una Asociación Público Privada (APP) donde intervenga el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, representado por la Autoridad Portuaria Nacional (APN) y una empresa privada.

Por estas consideraciones, la Comisión de Transportes y Comunicaciones solicita el debate y la aprobación del presente dictamen que lleva el número **6272/2020-CR**.

**El señor presidente**, solicitó iniciar el debate y aprobación del predictamen que lleva el número **6272/2020-CR**.

**El señor presidente**, solicitó al Secretario Técnico, a pasar lista para verificar la votación del presente predictamen.

El dictamen fue **aprobado por unanimidad** con los Votos a favor los siguientes Congresistas: Alencastre Miranda, Ayasta de Díaz, Bartolo Romero, Benavides Gavidia, Gupioc Ríos, Gutarra Ramos, Lizana Santos, Rubio Gariza; y, Simeón Hurtado. No hubo votos en contra, ni abstenciones.

...Finalmente, el **señor presidente** solicitó el debate del predictamen recaído en el **Proyecto de Ley 1344/2016-CR**, por el que se propone la necesidad de garantizar la efectividad de los derechos de los pueblos indígenas en especial de aquellos en situación de aislamiento y contacto inicial, y la protección de áreas naturales protegidas, en los procesos de evaluación, estudios, diseño, implementación y desarrollo de infraestructura terrestre o vial.

**El señor presidente**, solicitó al Secretario Técnico, sustentar el presente predictamen:

Con la dación de la Ley 28736, Ley para la protección de pueblos indígenas u originarios en situación de aislamiento y en situación de contacto inicial, se reconoció y garantizó la protección del derecho de los pueblos Indígenas de la Amazonía Peruana que se encuentren en situación de aislamiento o en contacto inicial, garantizando sus derechos a la vida y a la salud, salvaguardando su existencia e integridad.

Actualmente, existen múltiples pronunciamientos a favor de la protección de los derechos indígenas en situación de aislamiento o contacto inicial y preservación e intangibilidad de sus

territorios como lo establece el artículo XIX de la Declaración Americana sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas, cuando prescribe: *“Los pueblos indígenas tienen derecho de ser protegidos contra la introducción, abandono, dispersión, tránsito, uso indiscriminado o depósito de cualquier material peligroso que pueda afectar negativamente a las comunidades, tierras, territorios y recursos indígenas”*.

Sin pretender vulnerar las disposiciones que cautelan los derechos de los pueblos indígenas en situación de aislamiento o contacto inicial y los territorios donde se asientan, tampoco se debe dejar de reconocer la necesidad del desarrollo regional o del propio país, ante los requerimientos de implementar proyectos de desarrollo en zonas donde se encuentren ubicados estos pueblos, para lo cual debe contarse con los informes técnicos de las entidades públicas encargadas de cautelar los derechos de los pueblos indígenas y los territorios donde se ubican, a fin de preservar en modo posible su estadio.

Como principio fundamental, estamos convencidos de la obligación de la conservación y la protección de los derechos de los pueblos indígenas en situación de aislamiento y contacto inicial y sus territorios, esto resulta incuestionable a todas luces, sin embargo, no resulta comprensible paralizar los focos de desarrollo e implementación de políticas de bienestar de las regiones o el país, y la propia población indígena.

En ese sentido tenemos que el artículo 68º de la Constitución Política del Estado, prescribe: *“El Estado está obligado a promover la conservación de la diversidad biológica y de las áreas naturales protegidas”*, debiendo tenerse en cuenta lo establecido en el artículo 69 que prescribe: *“El Estado promueve el desarrollo sostenible de la Amazonía”*.

En efecto, es política del Estado llegar a las poblaciones más remotas alejados del país, para promover el bienestar de los pueblos más alejados del país, ejecutando políticas de desarrollo en agua, salud, educación, cultura, vivienda, deportes, comunicación y modernidad, y para su obtención se requiere de la implementación de proyectos de infraestructura terrestre o vial.

Debe tenerse presente que, la infraestructura básica y la provisión eficiente de servicios de infraestructura son vehículos de cohesión territorial, económica y social porque integran y articulan el territorio, lo hacen accesible desde el exterior y permiten a sus habitantes conectarse con el entorno, además de dotarlo de servicios fundamentales para la producción y para el mejoramiento de las condiciones y calidad de vida de las personas, en ese sentido se pronunció la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, año 2004-2005.

Sin embargo, la expansión de infraestructura en particular es frecuentemente vista como el primer paso para abrir programas de desarrollo y colonización. Nuevas carreteras, o nuevas carreteras pavimentadas y otras infraestructuras traen numerosos cambios complejos y rápidos para las regiones boscosas. Las carreteras podrían fragmentar hábitats, degradar ríos y cursos de agua y afectar la calidad del agua, promover la diseminación de especies invasoras exóticas

causando erosión de la fauna y pérdida de especies. Las carreteras pueden además crear conflictos sociales sobre la tierra y otros recursos naturales, especialmente cuando los recursos amenazados son fundamentales para los ecosistemas.

Considerando dichos impactos, es importante tener en cuenta que el desarrollo de los proyectos de infraestructura vial, requieren fortalecer las capacidades de nuestras autoridades y de los tomadores de decisiones para identificar el valor de planificación, a fin de adoptar decisiones de manera adecuada que incorporen consideraciones ambientales y sociales. Si se planifica oportunamente, entonces se podrán establecer, desde una etapa temprana, las estrategias de implementación adecuadas y oportunas para llevar a cabo proyectos de inversión vial que puedan complementarse y sumar a los objetivos de desarrollo sostenible. La planificación es un instrumento que organiza la gestión pública de manera que, permita identificar y priorizar los proyectos de inversión que se requieren en el país. Esa planificación también debe considerar los impactos ambientales que se podrían generar. En este sentido, el Perú cuenta con el Acuerdo Nacional, que es el conjunto de políticas de Estado elaboradas y aprobadas sobre la base del diálogo y del consenso con el fin de definir un rumbo para el desarrollo sostenible del país y afirmar su gobernabilidad democrática. Precisamente la vigésimo primera política del Acuerdo Nacional propuso que *“con el objetivo de desarrollar la infraestructura del país, el Estado debería elaborar un plan nacional de infraestructura identificando ejes nacionales de integración y crecimiento para desarrollar una red energética, vial, portuaria, aeroportuaria y de telecomunicaciones, que permita fluidez en los negocios y en la toma de decisiones”*.

De manera que, se trata de cohesionar las opiniones vertidas por las entidades públicas relativas a la preservación de los pueblos indígenas y sus territorios, y las necesidades de implementar los avances técnicos que redundan inexorablemente en el progreso del país y sus poblaciones, y como garantía de la no vulnerabilidad y abuso de los terrenos naturales se establece el mecanismo de la consulta previa de los pobladores y el consentimiento de los mismos.

Consideramos que el proyecto de ley establece la intangibilidad de los territorios naturales donde se asientan los pueblos indígenas en situación de aislamiento y contacto social y de manera especial a los ubicados en la selva peruana a los que debe prestárseles atención en su prioridad, pero tampoco podemos negar la implementación de proyectos de infraestructura terrestre o vial porque resultan imprescindibles para el desarrollo y crecimiento del país.

Como refiere la propuesta legislativa, existen proyectos de infraestructura terrestre que vienen implementándose en territorios de Madre de Dios y Ucayali, incluso superponiéndose a los territorios de los pueblos indígenas, que afectaría dichos territorios, que serían menester supervisar si cuentan con pronunciamiento técnico favorable de las dependencias competentes, como el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con la finalidad de evitar abuso y prepotencia en detrimento de los pueblos indígenas.

Consideramos que a futuro existirán proyectos que requieran ejecución y para estos casos, deben unificarse los criterios para contar con una legislación técnica especializada al respecto, evitando las divergencias que actualmente acontece, teniendo como sustento técnico el estudio de Impacto Ambiental, donde las competencias de las entidades públicas estén demarcadas a fin de supervisar y evitar la afectación indiscriminada de los derechos de los pueblos indígenas.

El proyecto de ley desde su perspectiva normativa, resulta favorable pues en adelante existirá una norma de protección que evite la afectación indiscriminada de los territorios de los pueblos indígenas, también se establece normatividad para casos excepcionales pero de envergadura regional o nacional, donde deba implementarse proyectos de infraestructura de importancia regional o del país y estos debidamente supervisados por las distintas entidades públicas que tienen que ver con la administración de carreteras, vías, caminos y medio ambiente.

Por estas consideraciones, la Comisión de Transportes y Comunicaciones solicita el debate y la aprobación del presente dictamen que lleva el número **1344/2016-CR**.

**El señor presidente**, solicitó iniciar el debate y aprobación del predictamen que lleva el número **1344/2016-CR**.

Hizo uso de la palabra el congresista **Lizana Santos**.

**El señor presidente**, solicito al Secretario Técnico, a pasar lista para verificar la votación del presente predictamen.

El dictamen fue **aprobado por mayoría** con los votos a favor los siguientes congresistas: Alencastre Miranda, Bartolo Romero, Gupioc Ríos, Gutarra Ramos, Merino de Lama, Rubio Gariza; y, Simeón Hurtado. Se abstuvo de votar la congresista Ayasta de Díaz y voto en contra el congresista Lizana Santos.

### **CIERRE DE LA SESIÓN**

No habiendo más puntos por tratar en la presente sesión, SOLICITO la dispensa de la aprobación del acta para tramitar los acuerdos adoptados en la presente sesión.

Los que estén a favor de la dispensa sírvanse expresarlo.

Los que estén en contra sírvanse expresarlo de la misma manera.

Aprobada, la dispensa.

El señor presidente, expresó que, no habiendo más puntos por tratar, y siendo las dieciseis horas con cinco minutos, se levantó la sesión.

Se deja constancia que la transcripción y la versión del audio/video de la plataforma virtual del Congreso de la República forma parte del Acta.



Firmado digitalmente por  
**LUIS CARLOS SIMEÓN HURTADO**  
SIMEÓN HURTADO Luis  
Carlos FAU 20161740126 soft  
Motivo: En señal de  
conformidad  
Fecha: 22/03/2021 10:13:30-0500

**Presidente**

**HIRMA NORMA ALENCASTRE MIRANDA**  
**Secretaria**



Firmado digitalmente por:  
**ALENCASTRE MIRANDA Hirma**  
Norma FAU 20161740126 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 22/03/2021 12:31:01-0500

CSH/mndc.