



"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Consolidación Económica y Social del Perú"

EXCEPTÚAN A PROYECTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DE LA APLICACIÓN DE LAS NORMAS DEL SISTEMA NACIONAL DE INVERSIÓN PÚBLICA REFERIDAS A LA FASE DE PREINVERSIÓN

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Ley No. 27293 crea el Sistema Nacional de Inversión Pública, con la finalidad de optimizar el uso de los recursos públicos destinados a la inversión.

De acuerdo a lo dispuesto por el numeral 10.4 del artículo 10 de la citada Ley, la observancia del Ciclo del Proyecto es obligatoria y tal como lo señala el numeral 10.5 del artículo 10 de la misma Ley, cualquier excepción a éste se realiza a través de un Decreto Supremo refrendado por el Ministro del Sector correspondiente y por el Ministro de Economía y Finanzas.

Con fecha 20 de setiembre del 2005, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la empresa Concesionaria Vial del Perú S.A., suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción y Explotación del Tramo Vial Puente Pucusana - Cerro Azul - Ica de la Carretera Panamericana Sur - R01S, en adelante el Contrato de Concesión, en el marco del Proyecto "Construcción de la segunda calzada de la carretera Lima - Ica, tramo: Cerro Azul - Pisco - Ica".

El Contrato de Concesión estipula en el Anexo II, numeral 3, inciso a) que la construcción del Módulo A de la Segunda Etapa se iniciará si entre los años 12 y 16 de la Concesión, el tráfico promedio anual de las unidades de peaje registrado durante los 36 meses precedentes, asciende a 18'000,000.00 de ejes cobrables o más.

Asimismo, la citada disposición contractual establece que la construcción de las obras correspondientes al Módulo B de la Segunda Etapa, se iniciarán en el año 17 de la Concesión.

Conforme a lo señalado en el numeral 4.1 del Contrato de Concesión, el plazo de la Concesión es de 30 años, contados desde la fecha de suscripción de dicho documento, es decir desde el 20 de setiembre de 2005; en tal sentido, a la fecha la Concesión se encuentra en el año 6.

La Dirección Ejecutiva del Proyecto Especial de Infraestructura del Transporte Nacional - PROVIAS NACIONAL con Memorandum No. 1430-2010-MTC/20 ha remitido el Informe Técnico sobre la "Construcción de los módulos "A" y "B" de la Segunda Etapa de la Red Vial No. 6 (De la progresiva km. 38+620 a la progresiva km. 94+400)", en el cual se señala que el tráfico necesario para dar inicio al Módulo "A" de la segunda etapa de la concesión será obtenido antes del plazo fijado en el Contrato de Concesión; sin embargo al no haberse cumplido con el requisito del plazo (año 12) no se activará la obligación del Concesionario de construir la obra.

Asimismo, el citado informe considera imprescindible adelantar la construcción de la primera y segunda calzadas, incluidas en los módulos "A" y "B" de la carretera Cañete - Chincha, correspondiente a la Red Vial No. 6, lo que incluye la construcción de los puentes, intercambios viales y pasos a desnivel, para poder contar con una carretera



con niveles de servicio adecuados a la importancia de la red considerada como primaria o troncal de importancia nacional.

La necesidad de anticipar la atención al volumen de tráfico no proyectado ha generado costos no esperados al concesionario que deben ser compensados generando un cambio de condición del contrato de autosostenible a cofinanciado, modificación que exige la evaluación de las segundas calzadas como proyectos de inversión pública.

Entre las zonas que se estarían beneficiando con la implementación de la obra, se encuentran las provincias de Pisco, Ica, Chincha, y Cañete, las mismas que resultaron las más afectadas por la incidencia e impacto del terremoto del 15 de agosto de 2007, que causó grandes daños a la infraestructura que proporciona los servicios básicos a la población, tales como agua y saneamiento, educación, salud y comunicaciones.

El adelanto y eventual culminación de las obras, permitirá facilitar el tránsito de materiales de construcción, rehabilitación, así como el tráfico de bienes en general, desde Lima o desde las localidades aledañas constituyendo, además, una vía adecuada que permita la atención rápida y oportuna de cualquier emergencia o desastre natural, en caso ésta se produzca.

En efecto, la Gerencia de Estudios de PROVIAS NACIONAL ha estimado el beneficio económico neto para la sociedad (determinado a través de la modelación del proyecto con el software HMD-IV) al realizar la doble calzada es de 63.15 millones de dólares. Los componentes de este beneficio se reparten en costos de tiempo (US\$ 87.79 millones) y en la reducción de accidentes (US\$ 125.51 millones), siendo estos últimos la mayor ventaja otorgada por el proyecto, es decir, un impacto directo sobre la vida de la gente y de su patrimonio, así como la reducción de los gastos de emergencia y atención médica.

La Gerencia de Estudios de PROVIAS NACIONAL ha precisado que desde el punto de vista vial el proyecto permite recuperar el nivel de servicio de la vía al otorgar condiciones de viaje rápidas y seguras, las cuales se habían revertido especialmente en las zonas urbanas y suburbanas debido al ya mencionado crecimiento poblacional y de tráfico local de las urbes atravesadas por la Panamericana Sur entre Cerro Azul e Ica.

Los beneficios directos del adelanto de inversiones que permitirán extender la doble calzada hasta San Andrés, además de proveer a los usuarios de una vía alterna para llegar a Ica sin necesidad de transitar por la localidad de Chincha, representarán un ahorro en tiempo y dinero para los usuarios, logrando además una reducción de accidentes.

Existen razones de interés sectorial, local y social para proceder a la ejecución integral del Proyecto "Construcción de la segunda calzada de la carretera Lima - Ica, tramo: Cerro Azul - Pisco - Ica", que justifican su tratamiento excepcional.

Por último, resulta innecesaria la pre publicación del proyecto de Decreto Supremo en el Diario Oficial "El Peruano", en el portal electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones o cualquier otro medio, conforme a lo señalado por el Decreto Supremo No. 001-2009-JUS, Reglamento que establece disposiciones relativas a la publicidad, publicación de proyectos normativos y difusión de normas legales de carácter general, por cuanto el presente proyecto tiene por objeto exceptuar del cumplimiento de la fase de preinversión del Ciclo del Proyecto, a la Construcción de la segunda calzada de la carretera Lima - Ica, tramo: Cerro Azul - Pisco - Ica, a fin de





"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Consolidación Económica y Social del Perú"

permitir su ejecución a corto plazo, con los beneficios que dicha obra representa para toda la colectividad.

ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

La expedición del presente dispositivo tendrá como beneficio principal el viabilizar la ejecución de una obra vial cuyo beneficio económico neto para la sociedad es de 63.15 millones de dólares.

La aprobación del Proyecto de Decreto Supremo no irroga mayores gastos al Tesoro Público, siendo que por el contrario coadyuva al desarrollo de las infraestructuras viales en el eje sur del País, teniendo en cuenta que en dicha zona se vienen desarrollando otros proyectos de inversión portuaria y aeroportuaria, los que se potenciarían con la construcción de la segunda calzada en la vía que une Cerro Azul - Ica.



Asimismo, los costos en que se incurran en la ejecución del proyecto serán compensados con los beneficios que se obtengan con la Construcción de la segunda calzada de la carretera Lima - Ica, tramo: Cerro Azul - Pisco - Ica.

INCIDENCIA EN LA LEGISLACION NACIONAL



El proyecto normativo genera una excepción a la aplicación de la normativa referida al Sistema Nacional de Inversión Pública, prevista en la Ley No. 27293.