

CORREDOR INTEROCEÁNICO NOR ORIENTAL "MANUEL MESONES MURO"

Manuel Mesones Muro, lambayecano, que a inicios del Siglo XX se atrevió a soñar con una ruta increíble, inimaginable hasta entonces pero que en pocos días, podía unir la costa inmensa y árida de Lambayeque con la Amazonía. Eran los tiempos del sueño ferrocarrilero y las interconexiones continentales. Juntó sus pocos bártulos y se lanzó a la aventura de desafiar lo desconocido. Fue un viaje singular, de peripecias y desafíos extraordinarios que sirvió para demostrar, entre otras cosas, que el paso de Porculla, a 2144 metros sobre el nivel del mar, era el más adecuado para trazar el camino del progreso hacia la cálida cuenca del Marañón, el más atrevido tributario del Amazonas.

www.rumbosdelperu.com

PRESENTACIÓN

En la Agenda de la Sesión del Pleno del 21 de enero del 2004, está considerado el debate y aprobación de los Dictámenes emitidos por las Comisiones de Modernización de la Gestión del Estado (24/04/2003) y de Transportes y Comunicaciones (10/12/2003) respecto a las observaciones alcanzadas por el Poder Ejecutivo en relación con la Autógrafa (Sobre N°: 132) aprobada por la Comisión Permanente sobre el Corredor de Integración de la Región del Norte y Nor Oriente Peruano "Manuel Mesones Muro"

La Comisión de Modernización de la Gestión del Estado aprobó por unanimidad un Dictamen Sustitutorio, mientras que **la Comisión de Transportes aprobó la Insistencia Parcial.**

La Autógrafa original tiene sus fundamentos en los Proyectos de Ley siguientes:

| N° Iniciativa | Autor | Sumilla |
|--------------------|---|---|
| 326/2001-CR | Célula Parlamentaria Aprista Chávez Trujillo Carlos, Alva Castro Luis, Armas Vela Carlos, Cabanillas Bustamante Mercedes, Carrasco Távora José, De la Mata Fernández Judith, De La Puente Haya Elvira, Del Castillo Gálvez Jorge, Delgado Nuñez Del Arco José, Figueroa Quintana Juan, Gasco Bravo Luis, Heysen Zegarra Luis, Mulder Bedoya Mauricio, Negreiros Criado Luis, Peralta Cruz Jonhy, Raza Urbina Rodolfo, Robles López Daniel, Santa María Calderón Luis, Santa María Del Aguila Róger, Valderrama Chávez Hipólito, Velarde Arrunátegui Víctor, Velásquez Quesquén Angel, Zumaeta Flores César | La iniciativa legislativa pretende la integración y el desarrollo económico de la región fronteriza Norte y Nor Orienta; así como, el fortalecimiento de la cooperación bilateral entre el Perú, Brasil y Ecuador a través del IV Eje Vial que se conectará con el Corredor Bioceánico en la Localidad de Chamaya, Provincia de Jaén, Departamento Cajamarca. |

| | | |
|---------------------|--|---|
| 389/2001-CR | Unidad Nacional Fabiola Morales | El Proyecto pretende la interconexión entre el Puerto de Paita (Piura) en el Pacífico con el puerto de Belem do Para (Brasil) en el Atlántico, a través de una vía terrestre que uniendo Paita con el Puerto de Sarameriza en el río Amazonas, permita la navegación hasta el referido puerto brasileño, uniendo en el trayecto a otros departamentos del Perú y países fronterizos. |
| 2496/2001-CR | Célula Parlamentaria Aprista Gasco Bravo Luis Adherentes Adherentes Mena Melgarejo Máximo, Requena Oliva Juan, Santa María Calderón Luis | El Proyecto pretende declarar de necesidad pública la priorización del Corredor Bioceánico Nor Oriental Manuel A. Mesones Muro, conformado por un sistema de interconexión vial, fluvial y marítima entre el Perú y Brasil; por el importante impacto que tendrá en la integración y el desarrollo económico y social de la Región Macro Norte integrada por los departamentos de Tumbes, Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas, San Martín, Loreto, La Libertad y Ancash. |
| 2712/2001-CR | Perú Posible Saavedra Mesones Cruz Gerardo Adherente: Llique Ventura Alcides | La presente iniciativa tiene como objetivo concretizar uno de los Acuerdos de la Cumbre de Presidentes de América del Sur y hacer realidad el proyecto de integración sudamericana para unir el Océano Atlántico con el Pacífico, a través de una ruta que conecte el Norte del Perú con el Brasil. Se enmarca en el "Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura" aprobado en la Cumbre de Brasilia del 2000 |

Los referidos Proyectos de Ley fueron dictaminados en primera instancia, por las Comisiones de Modernización de la Gestión del Estado y de Transportes y Comunicaciones el 18 de junio de 2002, siendo aprobados por el Pleno del Congreso con fecha 15 de julio del 2002, siendo remitida mediante Autógrafa N° 307 el 17 de julio del 2002.

La **Primera Fórmula Legal** aprobada por el Congreso de la República en Julio del 2002, consideraba la necesidad de implementar estudios y obras para el mejoramiento del eje marítimo, la conservación de carreteras, la construcción de la carretera El Reposo - Saramiriza, del puente Nieva, del terminal fluvial de Saramiriza y la rehabilitación del terminal fluvial de Iquitos.

Asimismo, creaba **una Autoridad Autónoma** del proyecto, como organismo público descentralizado, señalaba la sede del Directorio, regulaba sus atribuciones y disponía sus recursos. Autorizaba al Poder Ejecutivo la transferencia del acervo documentario y para disponer los recursos económicos necesarios, mientras le encarga para que formule y suscriba convenios y acuerdos complementarios para el funcionamiento del Proyecto, respectivamente.

El Poder Ejecutivo **formuló observaciones a la mencionada autógrafa**, las mismas que fueron remitidas el 09 de agosto del año 2002.

Las Comisiones de Transportes y Comunicaciones, y Modernización del Estado emitieron respectivamente, un nuevo **Dictamen Sustitutorio**, el cual fue aprobado por la Comisión Permanente el 17 de Enero del 2003 y remitido al Poder Ejecutivo mediante Autógrafa N° 132.

El Poder Ejecutivo, con fecha 10 de febrero del 2003, formuló nuevas observaciones al texto aprobado.

CONTENIDO DE LAS NUEVAS OBSERVACIONES DEL PODER EJECUTIVO

Las observaciones formuladas por el Poder Ejecutivo se pueden resumir en:

1. El Perú ha venido trabajando desde el año 2000, el Plan de Acción para el Desarrollo de la Infraestructura Regional de América del Sur en el marco del IIRSA, para ello, se ha constituido una Comisión Multisectorial de alto nivel integrada por siete Ministros de Estado y el Presidente de COFIDE. En el mencionado plan se han priorizado nueve ejes de integración y desarrollo, entre los cuales está el Eje Multimodal del Amazonas, que deberá unir los puertos de Paita y Bayóvar en el Perú con los de Belem y Macapa en Brasil.

La carretera considerada dentro de dicho eje, es la que unirá el corredor Paita- Olmos-Corral Quemado – Rioja – Tarapoto – Yurimaguas – Saramiriza y a través del río Marañón se llega al Amazonas. Asimismo, se considera una variante que consiste en la carretera Paita- Tarapoto- Yurimaguas. El MTC está a cargo de la rehabilitación de los tramos viales señalados.

La autógrafa aprobada comprendería algunos tramos no contemplados en el Plan de Acción IIRSA y podría afectar los trabajos que se vienen realizando en ese sentido.

2. ***La autógrafa aprobada no habría cumplido con lo previsto en el artículo 7° de la Ley No 27880, Ley de Equilibrio Financiero del Presupuesto del Sector Público para el año fiscal 2003, según la cual toda ley que autorice gastos no previstos en la Ley Anual del Presupuesto del Sector Público, deberá especificar la Fuente de Financiamiento de los recursos a utilizarse.***

Los diversos aspectos de adecuación, implementación, reparación, proyección y/o construcción de infraestructura portuaria y de carreteras implican la ejecución de gasto público que no se encontraba considerado en el Presupuesto 2003.

De otro lado, considera que los parlamentarios proponentes no se han ceñido al mandato del Art. 79° de la Constitución Política que señala que los congresistas no tienen iniciativa de gasto.

3. Según la Ley 27293 – Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública, que dispone un sistema de asignación de recursos públicos basándose en criterios técnicos y basado en la transparencia; Las obras de infraestructura deben ser declaradas viables antes de ser consideradas prioritarias a fin de asegurar que se cumpla con los requerimientos en cada caso.

La declaración de necesidad pública y de preferente interés nacional deben basarse en lo establecido por la referida ley.

4. La facultad de determinar las prioridades para la ejecución de los proyectos de inversión, sobre la base de criterios técnicos, es competencia del Poder Ejecutivo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 119° de la Constitución, lo cual incluye la facultad de establecer prioridades en su ejercicio. El MTC, viene desarrollando obras de infraestructura en diversos tramos incluidos en el Corredor Interoceánico.
5. El Poder Ejecutivo precisa que los aspectos fundamentales de su segunda observación a la Autógrafa del Congreso, fueron señalados también la primera oportunidad.
6. La autógrafa aprobada al referirse *como regiones*, en relación a diversos departamentos (Tumbes, Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas, San Martín, Loreto, La Libertad y Ancash) no toma en cuenta que las regiones serán creadas por ley en función de dos o más circunscripciones departamentales colindantes a partir del primer referéndum que podrá desarrollarse en el segundo semestre del año 2004.

Fundamentos del Dictamen de INSISTENCIA PARCIAL de la Comisión de Modernización de la Gestión del Estado.

- a. La Ley 27658 de Modernización de la Gestión del estado, establece que este proceso debe darse de manera coordinada entre el Poder Ejecutivo y del Poder Legislativo a través de las instancias correspondientes.
- b. Los autores de las iniciativas originales se han allanado a las observaciones del Poder Ejecutivo respecto a aquellos aspectos que pudieran colisionar con el mandato constitucional y las atribuciones de los legisladores respecto al gasto y recursos públicos, insistiendo sólo en la declaración de necesidad pública y de preferente interés nacional de la ejecución del Proyecto Corredor Interoceánico Nor Oriental Manuel Mesones Muro.
- c. En cuanto a la referencia sobre la existencia de regiones aludidas en las observaciones, debe tomarse en cuenta que éstas existen por mandato constitucional desarrollado mediante las leyes 27680, 27783, 27867.
- d. Se halla pendiente de debate en el Pleno del Congreso el dictamen de la Comisión de Transportes que propone el Plan Nacional estratégico de Infraestructura de Transporte que establece la estrategia de circuitos macroregionales básicos de la red vial y ferroviaria nacional, entre los cuales se halla el Proyecto del Integración Nororiental propuesto.

Fundamentos del Dictamen de INSISTENCIA PARCIAL de la Comisión de Transportes y Comunicaciones

- a. La iniciativa legislativa ha subsanado aquellos aspectos sobre la iniciativa de gasto de los parlamentarios y sólo se encamina a **que se declare de necesidad pública y de preferente interés nacional** la ejecución del Proyecto "Corredor Interoceánico Nor Oriental Manuel Antonio Mesones Muro"

- b. Las observaciones contenidas en los numerales 2, 3 y 4 de la Autógrafa han quedado absueltas. El texto sustitutorio no va a merecer mayor gasto que el contemplado por el Poder Ejecutivo.
- c. La ejecución del Proyecto "Corredor Interoceánico Nor Oriental Manuel Antonio Mesones Muro" se da en el marco del IIRSA conforme a la propuesta contenida en el artículo 1° del texto sustitutorio.
- d. Las observaciones formuladas no objetan la prioridad del "Corredor Interoceánico Nor Oriental Manuel Antonio Mesones Muro", para el desarrollo geoeconómico y social de la zona norte y la Amazonía peruana.

TANTO LA COMISIÓN DE MODERNIZACIÓN DE LA GESTIÓN DEL ESTADO COMO LA DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, APROBARON POR UNANIMIDAD LA INSISTENCIA PARCIAL PROPONIENDO EL SIGUIENTE **TEXTO SUSTITUTORIO**

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PUBLICA Y DE PREFERENTE INTERES NACIONAL LA EJECUCION DEL PROYECTO CORREDOR INTEROCEANICO NOR ORIENTAL "MANUEL ANTONIO MESONES MURO"

Artículo 1°.- Objeto de la Ley

Declárase de necesidad pública y de preferente interés nacional la ejecución del Proyecto "Corredor Interoceánico Nor Oriental Manuel Antonio Mesones Muro".

Artículo 2°.- Ambito Del Proyecto

El Proyecto a que se refiere el artículo precedente, es el medio de transporte multimodal para la integración y desarrollo de las áreas y poblaciones en el ámbito de influencia, que comprende los departamentos de : Tumbes, Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas, San Martín, Loreto, La Libertad y Áncash.

Su ruta comprende tres ejes modales:

- ◆ El marítimo, conformado por los puertos de Paita y Bayóvar en Piura en el Perú y por Belem y Macapa en Brasil; Eten en Lambayeque, Salaverry en La Libertad y Chimbote en Áncash.
- ◆ El terrestre, que comprende las carreteras entre los puertos mencionados por Paita (Bayóvar) – Olmos – Corral Quemado-Rioja-Tarapoto-Yurimaguas-Saramiriza.
 - ◆ *El texto aprobado por la Comisión de Transportes considera la Variante: Corral Quemado – Bagua – Santa María de Nieva – Saramiriza.*
- ◆ El fluvial, que comprende la ruta entre Saramiriza y el río Amazonas.

Lima, enero del 2004.