



Municipalidad de Puente Piedra

Alcaldía

ACUERDO DE CONCEJO N° 031-2019-AC/MDPP

Puente Piedra, 27 de junio del 2019

EL CONCEJO DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE PUENTE PIEDRA

VISTO: En Sesión Ordinaria de Concejo de fecha 27 de junio del 2019, el Oficio N° 001-2019-CESPP-CM/MDPP de la Comisión Especial Sobre la Problemática del Peaje donde presentan el Proyecto de Iniciativa Legislativa denominada "Ley que Ordena la Suspensión del Cobro de Peajes Vinculados a Delitos de Corrupción y Conexos para Proteger el Interés Público en Beneficio de la Sociedad", el Memorandum N° 335-2019-GLySG/MDPP de la Gerencia Legal y Secretaría General, el Proveído N° 791-2019 de la Gerencia de Desarrollo Urbano, el Informe N° 187-2019-MDPP-GDU/SGT de la Subgerencia de Transporte, el Memorandum N° 191-2019/GDU-MDPP de la Gerencia de Desarrollo Urbano, el Informe N° 194-2019-GLySG/MDPP de la Gerencia Legal y Secretaría General, y,

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 194° de la Constitución Política del Perú, concordante con el artículo II del Título Preliminar de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, establece que las municipalidades provinciales y distritales son órganos de gobierno local que gozan de autonomía política, económica y administrativa en asuntos de su competencia, autonomía que radica en la facultad de ejercer actos de gobierno, administrativos y de administración, con sujeción al ordenamiento jurídico;

Que, el segundo párrafo del artículo 107° de la Constitución Política del Perú, dispone que también tienen el mismo derecho en las materias que les son propias los otros poderes del Estado, las instituciones públicas autónomas, los Gobiernos Regionales, los Gobiernos Locales y los colegios profesionales. Asimismo lo tienen los ciudadanos que ejercen el derecho de iniciativa conforme a ley; en concordancia con el inciso 9) del artículo 195° de la referida Carta Magna, que dispone que los gobiernos locales promueven el desarrollo y la economía local, y la prestación de los servicios públicos de su responsabilidad, en armonía con las políticas y planes nacionales y regionales de desarrollo y entre ellas está la de Presentar iniciativas legislativas en materias y asuntos de su competencia.

Que, el artículo 9° numeral 13) de la Ley Orgánica de Municipalidades dispone que son atribuciones del Concejo Municipal aprobar proyectos de Ley que en materia de su competencia sean propuestos al Congreso de la República;

Que, el artículo 41° de la Ley N° 27972, prescribe que los Acuerdos son decisiones que toma el Concejo, referidos a asuntos específicos de interés público, vecinal o institucional, que expresan la voluntad del órgano de gobierno para practicar un determinado acto o sujetarse a una conducta o norma institucional;

Que, el proyecto de ley que se propone tiene por objeto salvaguardar los derechos ciudadanos, afectados por transacciones ilícitas, cuyos procesos vienen siendo impulsados por el Sistema de Administración de Justicia especializado en Extinción de Dominio, vinculadas en los delitos contra la administración pública, organización criminal, cohecho, lavado de activos o delitos conexos en agravio del Estado;

Que, mediante Dictamen N° 001-2019-CESPP/COAJyP-CM/MDPP, la Comisión Especial sobre la Problemática del Peaje y la Comisión Ordinaria de Asunto Jurídico y Presupuesto en forma conjunta, informan que de la evaluación al proyecto normativo, y recurriendo a la legislación actual sobre pérdida de dominio como herramienta destinada a





Municipalidad de Puente Piedra

Alcaldía

recuperar los bienes o ganancias provenientes de actividades delictivas; y con el objeto que la delincuencia organizada no continúe acumulando riqueza y lavando dinero producto de los delitos antedichos, se dispone que en aplicación del Decreto Legislativo sobre Extinción de Dominio N° 1373, el Ministerio Público a través del Fiscal Especializado en Extinción de Dominio iniciará de oficio la nulidad de la concesión de los proyectos cuya adjudicación y negociación se encuentran vinculadas a la criminalidad organizada, y delito contra la administración pública, los cuales tienen como origen uno contrario al ordenamiento jurídico;

Estando a los fundamentos expuestos y en uso de las facultades conferidas en el artículo 41° de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, con el Dictamen N° 001-2019-CESPP/COAJyP-CM/MDPP favorable de la Comisión Especial sobre la Problemática del Peaje y de la Comisión Ordinaria de Asunto Jurídico y Presupuesto, con el voto en UNANIMIDAD del pleno del Concejo Municipal, con la dispensa de lectura y aprobación del acta;

ACORDÓ:

ARTÍCULO PRIMERO.- APROBAR la Iniciativa Legislativa denominada "Ley que Ordena la Suspensión del Cobro de Peajes Vinculados a Delitos de Corrupción y Conexos para Proteger el Interés Público en Beneficio de la Sociedad"; cuyo texto se incluye la exposición de motivos que forma parte del presente Acuerdo.

ARTÍCULO SEGUNDO.- ENCARGAR a la Gerencia de Innovación Tecnológica la publicación del presente Acuerdo en el Portal Web Institucional.

REGÍSTRESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

 Municipalidad Distrital de
Puente Piedra

ABOG. CYNTHIA M. CASTILLO AGÜERO
GERENCIA LEGAL Y SECRETARIA GENERAL

 Municipalidad Distrital de
Puente Piedra

Rennan Santiago Espinoza Venegas
ALCALDE

PROYECTO DE LEY

I. FORMULA LEGAL

El Congreso de la República


Ha aprobado la Ley siguiente:

“LEY QUE ORDENA LA SUSPENSIÓN DEL COBRO DE PEAJES VINCULADOS A DELITOS DE CORRUPCIÓN Y CONEXOS PARA PROTEGER EL INTERÉS PÚBLICO EN BENEFICIO DE LA SOCIEDAD”


Artículo 1.- Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto salvaguardar los derechos ciudadanos, afectados por transacciones ilícitas, cuyos procesos vienen siendo impulsados por el Sistema de Administración de Justicia especializado en Extinción de Dominio, vinculadas en los delitos contra la administración pública, organización criminal, cohecho, lavado de activos o delitos conexos en agravio del Estado, los cuales vulneran derechos fundamentales de la persona, el libre tránsito y el bienestar, afectando negativamente en la economía de los ciudadanos.

Artículo 2.- Suspensión de pagos por derecho de tránsito

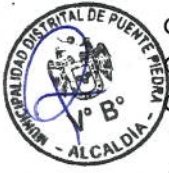
 Suspéndase el cobro por derecho de tránsito (PEAJE) derivados de contratos públicos, contratos de concesión, convenios, acuerdos de órganos colegiados y/o similares, celebrados con el Estado Peruano en sus tres niveles y en cualquiera de sus fases de ejecución, sobre aquellos que vienen siendo revisados por los operadores del Sistema de Administración de Justicia especializado en Extinción de Dominio, al amparo del Decreto Legislativo N° 1373 y su Reglamento.

Artículo 3.- Nulidad de pleno derecho

 De conformidad con el Decreto Legislativo N° 1373 sobre extinción de dominio y su Reglamento, los actos jurídicos recaídos sobre bienes patrimoniales de origen o destino ilícito, al ser nulos de pleno derecho, no generan relaciones ni efectos jurídicos por el paso del tiempo y, por lo tanto, pueden ser objeto de un proceso de extinción en cualquier momento, con independencia de que los presupuestos para su procedencia hayan ocurrido con anterioridad a la vigencia del citado Decreto Legislativo.

Artículo 4.- De la pérdida de dominio de las concesiones

Para efecto de lo dispuesto en Decreto Legislativo N° 1373, sobre Extinción de Dominio, facúltese a los operadores del Sistema de Administración de Justicia a impulsar de oficio la nulidad de los contratos públicos, contratos de concesión, convenios, acuerdos de órganos colegiados y/o similares, celebrados con el Estado Peruano en cualquiera de sus tres niveles.



Artículo 5.- Vigencia

La presente ley entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el diario oficial El Peruano.



Lima, Puente Piedra 27 de junio de 2019

II. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

II.1.- Antecedentes de los Peajes de la Corrupción:



Línea Amarilla de OAS empezó con un capital social de 2,900 soles y en su mejor momento lo elevó a 20 millones de dólares y vendió el negocio de los peajes en 5,500 millones de soles o 1,500 millones de euros (US\$ 1,664 millones). Dentro del marco de la concertación dolosa la ex Alcaldesa Susana Villarán incorporó adendas a diestra y siniestra en la Vía Amarilla, que favorecieron a empresas brasileñas.¹



Firmado el contrato del proyecto de transporte metropolitano llamado Línea Amarilla con la constructora brasileña OAS, sin embargo tuvieron que pasar varios años para tener una idea clara de las razones que lo delataban como contrario a los intereses no solo de los usuarios de transporte de la capital, sino del país entero.

Al margen de medidas y metrajes, ahora están claros dos temas claves en este negocio redondo llamado Línea Amarilla de la constructora OAS.

Y es que una empresa que empezó con un capital social de S/ 2,900, que en su mejor momento lo elevó a 58 millones de soles o su equivalente de US\$ 20'000,000 aparte del endeudamiento, resulta que al final vendió el negocio, sin haber concluido la obra, en S/ 5,500'000,000.00 o su equivalente de € 1,500'000,000.00 de euros que, en dólares, bordearía los US\$ 1,664 millones.

Esta operación se hizo al amparo de las leyes contra quiebras o de "recuperación judicial" dadas en Brasil y de venta de activos en el Perú aprobadas por el Ejecutivo, cuando el caso Lava Jato ya había estallado en el Brasil, al extremo que su mentor político –Ex Presidente Lula– está preso.

Envuelta OAS en el escándalo Lava Jato no tuvo otro camino que vender su principal activo en el Perú para sortear la bancarrota porque el 24.48 % de Invepar, su matriz, pertenecía a los acreedores de OAS y el resto a fondos de pensiones como Previ, Petros y Funcef, según la prensa especializada.

Recuérdese que el escándalo Lava Jato estalló en julio de 2013, cuando la Policía Federal de Curitiba, del Estado de Paraná, Brasil, destapó una operación de lavado de activos en la que estaba inmerso el cambista Alberto Youseff, el mismo delator premiado con quien OAS habría enviado hasta US\$

¹ EXPRESO Fecha Miércoles 28 de Noviembre del 2018

2.5 millones –entre 2012 y 2014– para pagar sobornos en Lima para la obra Línea Amarilla en la administración de Susana Villarán.

ADENDA N° 1

Todo lo anterior fue no solo consecuencia del contrato original, firmado por el exalcalde de Lima Luis Castañeda Lossio, sino de los cambios mediante tecnicismos engorrosos que los resumiremos a continuación.

Es el caso de la primera adenda del contrato (Adenda N° 1) del 13 de febrero de 2013, rubricado durante la gestión de la ex alcaldesa Susana Villarán de la Puente, donde lo más saltante es el aumento del plazo de la concesión de 30 a 40 años, es decir el usufructo de los codiciados peajes hasta el año 2049.

A lo anterior se suma una retribución de los ingresos de peaje del 7 % al término de la obra, y la contribución de US\$ 9'100,000.00 al Fondo Municipal de Promoción de la Inversión Privada (Fompri).

Asimismo se creó la figura de "Eventos Especiales" para cubrir sucesos contemplados que no tenían la naturaleza de fuerza mayor o serían casos fortuitos, pero que tendrían en adelante el mismo tratamiento.

En cuanto a la obra, la citada adenda sustituyó la obligación de la construcción del Corredor Segregado de Alta Capacidad (COSAC IV) que uniría San Martín de Porres con Santiago de Surco por el aporte de US\$ 47'507,172.49 a un nuevo fideicomiso llamado Río Verde. (Este proyecto Río Verde fue diseñado por el arquitecto Augusto Ortiz de Zevallos como un parque público de 25 hectáreas de áreas verdes en el distrito del Rímac, recuperando de esa forma, se decía, la ribera del río Rímac).

En segundo lugar, la empresa de OAS o Lamsac, debía constituir otro fideicomiso por US\$ 74'500,000.00 para el proyecto Río Verde, asumiendo el costo del Estudio Definitivo de Ingeniería de US\$ 1'500,000.00.

Tercero, se incorporaron tres nuevas obras a las establecidas en el contrato de concesión.

Nos referimos a la conexión San Juan de Lurigancho con Vía de Evitamiento (hasta por un monto máximo de US\$ 20'000,000.00), el intercambio de la intersección de la Vía de Evitamiento y la Av. Las Palmeras (US\$ 13'500,000.00) y la construcción de un nuevo carril por cada sentido en la Vía de Evitamiento, desde la intersección con la avenida Javier Prado hasta el Puente Huáscar (US\$ 10'000,000.00), obras que deberían ser financiadas y construidas por el concesionario.

"Como resultado de las modificaciones consideradas en la Adenda N° 1 la inversión en obras pasó de US\$ 480 millones a US\$ 561 millones, [esto] con el



aumento por nuevas obras por más de US\$ 81 millones", precisa el informe Lava Jato en la página 546.

Aunque al final, a diciembre de 2017, estos gastos ya habían ascendido a US\$ 871'482,121.

¿Quién firmó por encargo de la ex alcaldesa Susana Villarán? El entonces gerente de Promoción de la Inversión Privada del municipio, Domingo Arzubalde Elorrieta. Y por la concesionaria Línea Amarilla SAC lo hizo su gerente general, André Giavina Bianchi, y su apoderado Wu Yong Le.



Sobre el Contrato de Fideicomiso en administración de Río Verde, firmado el 9 de mayo de 2014 en favor de OAS o Línea Amarilla S.A.C., se asumió que el fiduciario sería el Scotiabank Perú S.A.A., representado por Cecilia Marín Armas y Claudia Paola Alarcón Lev. Obvio que el objeto de dicho contrato consistió en la constitución de un patrimonio en administración de US\$ 74'500,000.00 por el que OAS transfería el dominio fiduciario a Scotiabank Perú S.A.A., para la construcción del proyecto denominado Río Verde.

El "Máster Plan", así llamó a su obra el arquitecto Augusto Ortiz de Zeballos, propuso la ejecución de las siguientes obras: Parque Cantagallo, Alameda de los Barrios Altos, pautas de puentes peatonales ribereños y el conjunto habitacional Shipibos.

En el país de las adendas, este mismo contrato de fideicomiso fue motivo de otra adenda en la segunda administración de Luis Castañeda Lossio, firmada un 5 de marzo de 2015, al modificar los alcances del proyecto "Río Verde y Obras de integración Urbana".

ADENDA N° 2

El 2 de octubre de 2015, durante la actual gestión municipal del ex alcalde Luis Castañeda Lossio, se suscribió la Adenda N° 2 del proyecto Línea Amarilla haciendo nuevos cambios, como la modificación del uso del fideicomiso del Proyecto Río Verde para la obra Nueva Plaza y Bypass 28 de Julio.

Es cuando se trasladaron los antes citados US\$ 74'500,000.00 para el proyecto Plaza Nueva Bypass 28 de Julio, no sin antes incluir en el pago el costo del Estudio Definitivo de Ingeniería que lo realizaría OAS por la suma de US\$ 2'925,476.45.

También se incluyó un carril adicional de aproximadamente 9 kilómetros de longitud en la berma central de la Vía de Evitamiento entre la intersección de la avenida Javier Prado hasta el Puente Huáscar.

También la obligación de ejecutar tres obras (el Viaducto 1 de la Intersección Av. Morales Duárez y Avenida Universitaria; la obra vial de conexión San Juan de Lurigancho con la Vía de Evitamiento y el Intercambio de la intersección de



la Vía de Evitamiento y la Av. Las Palmeras) que se sustituyeron por el denominado "Paso Inferior – Intersección Av. Morales Duárez y Av. Universitaria y Puente Vehicular Bella Unión".

Hacia esta última se derivaron los recursos financieros.

Finalmente se incorporó "el mecanismo de incremento de la tarifa y/o ampliación del plazo de la concesión ante la posibilidad de la generación de costos adicionales al monto máximo previsto en la misma adenda, que era de S/ 41'910,610.60 + IGV por la obra 'Paso Inferior – Intersección Av. Morales Duárez y Av. Universitaria y Puente Vehicular Bella Unión'", se lee en la página 548 del informe final aprobado por el Congreso.



ADENDA N° 3

La tercera adenda al contrato de concesión fue suscrita en la misma administración Castañeda el 15 de abril de 2016 con la finalidad de "ordenar" los cambios que se habían dado a través de la segunda adenda en la obra "Paso Inferior – Intersección Av. Morales Duárez y Av. Universitaria y Puente Vehicular Bella Unión".

Fue así que se incluyó la obra antes citada como una nueva sección más del área de concesión, es decir "se incorpora a la Sección 3 en el derecho de vía".

Obvio que estos tecnicismos son una constante de la vieja práctica de desnaturalizar un contrato mal hecho y por lo tanto mal calculado, usando "términos de referencia" que después son ampliados al gusto no solo del concesionario sino incluso de los caprichos políticos y rencillas de las administraciones ediles.

Todo este andamiaje fue armado con el aplauso y apoyo del cartel mediático encabezado por las empresas de Graña y Montero y Odebrecht. Hoy comprendidas en graves actos de corrupción e investigaciones judiciales.

II.II.- Reacciones de los Alcaldes de Lima Norte ante los actos de Corrupción:

- Los Alcaldes de Lima Norte: Renán Espinoza (Puente Piedra), Raúl Díaz (Comas), Pedro Barrera (Ancón) y Alan Carrasco (Santa Rosa) en común acuerdo han solicitado la suspensión del cobro de peajes mientras se revisan los contratos; y han cuestionado que la Municipalidad Metropolitana de Lima no haya anulado de una vez los contratos relacionados a los 18 peajes de Rutas de Lima y Línea Amarilla; que lejos de tomar una decisión firme ante la corrupción han



decidido revisar los contratos de los peajes de Lima, convalidando la corrupción puesta en evidencia y de conocimiento público.²

"Nos reafirmamos, no podemos aceptar un contrato corrupto. La Mancomunidad de Lima Norte exige mientras que dure la llamada revisión, la suspensión inmediata de los cobros de peaje, no aceptamos la corrupción".



- **ACUERDO DE CONCEJO N° 076³**, de fecha 20 de mayo de 2019, Se exhorta a la Gerencia de Promoción de la Inversión Privada a que active el Proceso de Evaluación Conjunta respecto de los contratos de concesión de los proyectos "Vías Nuevas de Lima" y "Línea Amarilla".

Sustentando, que en el marco de la investigación fiscal sobre la recepción de aportes ilegales de las empresas Odebrecht y OAS, el Poder Judicial ha dictado detención preventiva contra la ex Alcaldesa y ex funcionarios de la Municipalidad Metropolitana de Lima por los delitos de Asociación Ilícita, Cohecho Pasivo Propio y Lavado de Activos, hechos que vienen siendo de conocimiento público; cuya gravedad demanda la inmediata intervención del Concejo Metropolitano de Lima, en su condición de órgano máximo de gobierno, a efectos de disponer acciones para evitar que se sigan afectando los intereses de la Municipalidad Metropolitana de Lima y de millones de ciudadanos, en torno a los contratos de concesión de los proyectos "Vías Nuevas de Lima" y "Línea Amarilla".



- **POR LO QUE ACORDÓ:**

"Artículo Primero.- Exhortar a la Gerencia de Promoción de la Inversión Privada de la Municipalidad Metropolitana de Lima, a que active el Proceso de Evaluación Conjunta, respecto de los contratos de concesión de los proyectos "Vías Nuevas de Lima" y "Línea Amarilla", de conformidad con el Decreto Legislativo N° 1362 y su Reglamento, aprobado por el Decreto Supremo N° 240-2018-EF, por los fundamentos expuestos en la parte considerativa del presente acuerdo; sin perjuicio de las investigaciones fiscales y las posibles consecuencias que de ello se deriven.

Artículo Segundo.- Declarar de interés institucional, la intervención de la Contraloría General de la República en el Proceso de Evaluación Conjunta a que se refiere el artículo precedente, en el marco de sus competencias, exhortando a la Alcaldía Metropolitana de Lima a

² Redacción Gestión de fecha 20.05.2019

³ Acuerdo De Concejo N° 076 de la Municipalidad Metropolitana de Lima

gestionar dicha intervención, a fin de salvaguardar el derecho del interés público de cada uno de los peruanos.

Artículo Tercero.- Disponer la intervención de la Procuraduría Pública Municipal para que en el marco de sus competencias, coadyuve con la labor que viene realizando la Procuraduría Pública Especializada en Delitos de Corrupción para las acciones legales que correspondan.



Artículo Cuarto.- Encargar a la Subgerencia de Tecnologías de la Información la publicación del presente acuerdo en el Portal Institucional www.munlima.gob.pe."

- Que la Municipalidad Metropolitana de Lima no ha tomado en consideración el pedido remitido por el Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República Wuilian A. Monterola Abregu, quien le solicita al Alcalde Jorge Muñoz Wells suspenda el cobro de peajes en Lima.
- A través de la página de Twitter se hizo público el documento con el que el Congresista Monterola hace el pedido a Jorge Muñoz y explica el por qué solicita el cese del cobro de peajes en Lima: "(...) habiéndose determinado que las empresas concesionarias Línea Amarilla y Rutas de Lima de los diversos peajes existentes en la ciudad de Lima, habrían otorgado dinero ilícito a los señores representantes de la Municipalidad Metropolitana de Lima, medio por el cual constituiría en causal de nulidad (vicio oculto en la celebración de los contratos suscritos)"; por lo que solicita que la Municipalidad Metropolitana de Lima suspenda el cobro del peaje por parte de los señores usuarios en las diferentes vías de la capital, y por ende deje sin efecto legal los contratos de concesión celebrados, pedido que realizo en salvaguarda del interés público".
- OCULTAMIENTO DE INFORMACIÓN RELEVANTE DEL MINISTERIO DE ECONOMÍA: El ex alcalde de la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) Luis Castañeda Lossio habría mantenido oculto durante dos años, el oficio del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) que solicitaba la anulación de los peajes del proyecto Vías Nuevas de Lima, que fue adjudicado a la concesionaria Rutas de Lima de la constructora Odebrecht, protagonista de la más grande red de corrupción en nuestro país y en doce naciones de Latinoamérica.



El especialista en temas de gestión pública, Giovanni Rocío, hizo esta revelación en diálogo con el periodista Nicolás Lúcar en la plataforma radio-televisión Exitosa, tras mostrar el documento de fecha el 13 de febrero del 2017, el cual lleva la rúbrica del entonces director general de la Dirección General de Política de Promoción de la Inversión Privada del MEF, Camilo Carrillo Purín y está dirigido a Jaime Villafuerte Quirós, gerente de Promoción de la Inversión Privada de la MML.

"El MEF claramente señala que la Municipalidad no había cumplido con este proceso y por consiguiente este contrato debía ser declarado nulo, y a renglón seguido señala que el único que puede declarar la nulidad es la autoridad competente, es decir, la propia Municipalidad de Lima",

En el Oficio N° 024-2017-EF/68.01 del MEF, en el que se exhiben dos sellos de recepción de la MML con fecha 22 y 23 de febrero del 2017, para que no queden dudas que Castañeda Lossio tuvo conocimiento de esta comunicación, se precisa que la Municipalidad de Lima "incumplió el marco normativo al no solicitar a este Ministerio la emisión de la opinión previa favorable al Contrato, a la fecha conforme a lo dispuesto en el artículo 9 de la Ley N° 27444", dice literalmente.

"Es necesario indicar que la declaración de nulidad es competencia de la misma autoridad responsable del proceso de promoción de la inversión privada, esto es, recae en la propia Municipalidad Metropolitana de Lima, ello de conformidad con el numeral 11.2 del artículo 11 de la Ley de Procedimiento Administrativo General dentro del plazo previsto en dicha norma, la cual a la fecha ha sido superado en exceso".

De esta forma el MEF responde a la "absolución de consulta" realizada por la gestión del ex Alcalde Luis Castañeda que solicitó "determinar si el Contrato de Concesión del Proyecto Vías Nuevas de Lima es susceptible de ser declarado nulo.

Asimismo, se debe tener presente que el informe en minoría del congresista Juan Pari de junio del 2016 –antes que OAS y Odebrecht vendieran Línea Amarilla y Rutas de Lima– se advirtió que las concesiones que habían recibido ambas constructoras **eran lesivas para los intereses de la Municipalidad de Lima** y que beneficiaban en extremo a las compañías brasileñas. Pero la francesa Vinci Highways y la canadiense Brookfield Asset Management asumieron los riesgos y adquirieron las concesiones de contenido ilícito.⁴

⁴ Nota periodística del diario La República POLÍTICA-Odebrecht y Pinheiro vendieron los peajes cuando estaban presos por corrupción.

II.III.- Problemas que afrontan los pobladores del distrito de Puente Piedra



Cientos de vecinos y transportistas de Puente Piedra y otras zonas del norte de Lima marcharon por un sector de la Panamericana Norte en dirección al peaje Chillón para demandar la eliminación de cobro de las tarifas. La multitudinaria marcha en protesta por el cobro ilegal de peajes restringió el tránsito de vehículos en ambos sentidos de esta importante vía, aproximadamente entre los kilómetros 27 y 29. La intención es llegar al peaje ubicado a la altura del kilómetro 25.

Los pobladores de Lima Norte denunciaron que cuando se desplazan con su vehículo liviano de uso particular del norte (Puente Piedra, Ancón, Santa Rosa) hacia el Centro de Lima pagan una tarifa de 5.5 soles por cada vez que pasan el peaje de Chillón y si se considera 26 días laborables por mes estarían gastando un monto de 143 soles por mes, y 1,716 soles al año, como mínimo.

Peaje: Mientras tanto, los conductores de vehículos livianos de uso público también pagan 5.5 soles por cada vez que pasan por el peaje de Chillón. Los transportistas de vehículos pesados pagan 5.5 soles por eje. Frente a este malestar ciudadano, el alcalde de Lima, Jorge Muñoz, cuestionó la legalidad de los contratos de concesión de peajes, luego que su antecesora, Susana Villarán, reconociera haber recibido aportes para las campañas en contra de su revocatoria de parte de las empresas OAS y Odebrecht, concesionarias de estos servicios.

II.IV.-Objeto del Proyecto

En vista que la Municipalidad de Lima Metropolitana no otorga una solución firme ante los contratos de concesión lesivos al interés público, a pesar de los pedidos y reclamos formulados por el Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, y la población afectada, es que presentamos el proyecto de ley con el objeto de suspender el cobro del peaje, tasa o tarifa derivados de los contratos ilícitos de concesión en los proyectos "Vías Nuevas de Lima", "Línea Amarilla" y "Rutas de Lima", cuya adjudicación y negociación con la Municipalidad Metropolitana de Lima, se encuentran vinculadas en delitos de Organización Criminal, Cohecho y Lavado de Activos por la recepción de aportes ilegales de las empresas Odebrecht y OAS, que afecta el interés público, el bien común y la buena fe de la sociedad.



Asimismo, recurriendo a la legislación actual sobre pérdida de dominio como herramienta destinada a recuperar los bienes o ganancias provenientes de actividades delictivas; y con el objeto que la delincuencia organizada no continúe acumulando riqueza y lavando dinero producto de los delitos antedichos, se dispone que en aplicación del Decreto Legislativo N° 1373 sobre Extinción de Dominio, el Ministerio Público a través del Fiscal Especializado en Extinción de Dominio iniciará de oficio la nulidad de la concesión de los proyectos "Vías Nuevas de Lima", "Línea Amarilla" y "Rutas de Lima" cuya adjudicación y negociación se encuentran vinculadas a la criminalidad organizada, y delito contra la administración pública, los cuales tienen como origen contrario al ordenamiento jurídico.



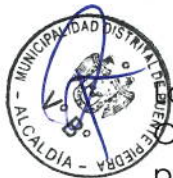
III. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

La iniciativa legislativa tiene el beneficio de resaltar y proteger el interés público ante los actos de corrupción, el cual tiene que ver con aquello que beneficia a todos; por ende, es sinónimo y equivalente al interés general de la comunidad. Su satisfacción constituye uno de los fines del Estado y justifica la existencia de la organización administrativa. La administración estatal, constituida por órganos jerárquicamente ordenados, asume el cumplimiento de los fines del Estado teniendo en cuenta la pronta y eficaz satisfacción del interés público.

Dicho interés es tan relevante que el Estado lo titulariza, incluyéndolo entre los fines que debe perseguir necesaria y permanentemente.

Consecuentemente, el interés público es simultáneamente un principio político de la organización estatal y un concepto jurídico. En el primer caso opera como una proposición ético-política fundamental que informa todas las decisiones gubernamentales; en tanto que en el segundo actúa como una

idea que permite determinar en qué circunstancias el Estado debe prohibir, limitar, coactar, autorizar, permitir o anular algo.⁵



IV. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

La iniciativa legislativa se encuentra enmarcada en el artículo 13° de la Convención Universal de los Derechos Humanos, que establece que toda persona tiene derecho a circular libremente. Así mismo en el artículo 2°, numeral 11) de la Constitución Política del Perú, que establece que toda persona tiene derecho a transitar libremente, salir, entrar y permanecer en el territorio nacional.



Asimismo, se coadyuva en la lucha contra la corrupción, aplicando para estos efectos el Decreto legislativo N° 1373, con el objeto que el Ministerio Público a través del Fiscal Especializado en Extinción de Dominio iniciará de oficio la nulidad de la concesión de los proyectos "Vías Nuevas de Lima", "Línea Amarilla" y "Rutas de Lima" cuya adjudicación y negociación se encuentran vinculadas a la criminalidad organizada, y delito contra la administración pública, los cuales tienen como origen contrario al ordenamiento jurídico.

Lima, Puente Piedra 27 de junio de 2019

⁵ EXP. N.° 0090-2004-AA/TC, fundamento 11.