Proyecto de Ley N°.....5375/2022-CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite y Digitalización de Documentos
16 JUN. 2023
RECIBIDO
Firma ____ Hora 4:00 pm

PROPONEN DECLARAR DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA AMPLIACIÓN, MEJORAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN DE VÍA ALTERNA DE LA CARRETERA CENTRAL HACIA LA SELVA CENTRAL

Los Congresistas de la República que suscriben, integrantes del Grupo Parlamentario de Perú Libre, a iniciativa de la congresista **SILVANA EMPERATRIZ ROBLES ARAUJO,** en ejercicio de las atribuciones conferidas en el artículo 107 de la Constitución Política y de los artículos 22, literal b), y 76, numeral 2, del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente Proyecto de Ley:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA AMPLIACIÓN, MEJORAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL PE-24B COMO VÍA ALTERNA DE LA CARRETERA CENTRAL HACIA LA SELVA CENTRAL

Artículo 1°.- Objeto de la Ley

El objeto de la presente ley es declarar de interés nacional y necesidad pública la ampliación, mejoramiento y pavimentación de la Ruta Nacional PE-24B como Vía Alterna de la Carretera Central hacia la Selva Central, que une a distritos de la provincia de Chanchamayo y distritos de la provincia de Jauja, en el departamento de Junín.

Artículo 2°.- Declaratoria de interés y necesidad pública

Declarase de interés nacional y necesidad pública la **ampliación, mejoramiento y pavimentación de la Ruta Nacional PE 24B Trayectoria: Emp. PE-22B (San Ramón) – Vitoc – Conac - Libertad Tinco – Monobamba – Uchubamba – Curimarca – Abra Curimarca – Quero – Molinos – Julcán – Masma – Ataura (Emp. PE – 3S) – Aeropuerto Jauja (Emp. PE-3SB) – Concepción – Huancayo (Emp- PE-3SC).**

Artículo 3.- Finalidad de la ley

La finalidad de la Ley es poner en la agenda del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de PROVÍAS NACIONAL, la formulación y

ejecución del Proyecto de Inversión para la ampliación, mejoramiento y pavimentación de la Ruta Nacional a que se refiere el artículo 2, como Vía Alterna de la Carretera Central hacia la Selva Central.

Artículo 4.- Entidad responsable

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y PROVÍAS NACIONAL, es el encargado de disponer las acciones orientadas a dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Ley.

Lima, junio, 2023

SILVANA ROBLES ARAUJO
Congresista de la República

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CRUZ MAMANI Flavio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/06/2023 12:56:02-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ROBLES ARAUJO Silvana Emperatriz FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/06/2023 12:37:32-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CRUZ MAMANI Flavio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/06/2023 12:55:25-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: QUITO SARMIENTO Bernardo Jaime FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/06/2023 14:50:16-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: AGÜERO GUTIERREZ Maria Antonieta FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 16/06/2023 14:02:37-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: TAIPE CORONADO Maria Elizabeth FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/06/2023 13:11:15-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PARIONA SINCHE Alfredo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/06/2023 15:01:32-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: FLORES RAMIREZ Alex Randu FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/06/2023 15:48:11-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

En el periodo legislativo del Congreso de la República del 2016-2019, el congresista Israel Tito Lazo Julca presentó el Proyecto de Ley 4536/2018-CR por el que declaraba de necesidad pública e interés nacional el mejoramiento, ampliación a doble vía y asfaltado de la Carretera Concepción – Comas – Satipo, en la región Junín, el mismo que nos sirvió de referente para la formulación de la presente iniciativa.

MARCO CONSTITUCIONAL Y NORMATIVO

De conformidad con el **artículo 119 de la Constitución** los ministros tienen a su cargo la dirección y gestión de los servicios públicos correspondientes a su respectiva cartera, mediante los cuales el Estado brinda asistencia a la población de todo el país para satisfacer sus diversas necesidades. Para ello, el Poder Ejecutivo se organiza en ministerios y otros organismos especializados dependientes o adscritos a los mismos, que regulan la prestación de los servicios públicos.

Así tenemos, por ejemplo, que el sector encargado de la infraestructura educativa y los servicios educativos es el Ministerio de Educación; la infraestructura y los servicios de salud a cargo del Ministerio de Salud; las políticas de vivienda y la infraestructura urbana y los servicios de saneamiento, el Ministerio de Vivienda; la infraestructura de comunicaciones y transporte aéreo, marítimo y terrestre, y la regulación del transporte modal y multimodal, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y así sucesivamente los dos ministerios.

El desarrollo legislativo de la norma constitucional antes citada está en el **artículo 22 de la Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo,** que prescribe que los ministerios son órganos rectores y normativos que diseñan, ejecutan y supervisan políticas nacionales y sectoriales aplicables de manera transversal por los tres niveles de gobierno. En ese sentido, las competencias y funciones específicas están reguladas en las respectivas leyes de organización y funciones del ministerio respectivo.

En su caso, la **Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones** establece que son competencias del Ministerio planear, regular, autorizar, gestionar y evaluar los servicios de transporte terrestre por carretera, transporte ferroviario, transporte aéreo y transporte acuático, así como los servicios portuarios conexos en el ámbito de su competencia. A ese efecto, planea, regula, gestiona, ejecuta, supervisa y evalúa la infraestructura vial ferroviaria, aeroportuaria, portuaria y vías navegables.

En cuánto a las competencias que corresponden al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, éstas se enmarcan dentro del proceso de descentralización regulado por la **Ley 27783, Ley de Bases de la Descentralización,** que fija las competencias exclusivas y compartidas de los tres niveles de gobierno, así como el carácter de órgano rector de los ministerios encargados de formular las políticas sectoriales aplicables en forma transversal por los gobiernos regionales y locales.

En ese marco tenemos, que la Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el artículo 56 de la Ley Orgánica de Gobierno Regionales, y el artículo 81 de la Ley Orgánica de Municipalidades **trazan taxativamente las funciones específicas que en materia de servicios de transportes e infraestructura vial corresponde al gobierno central, a los gobiernos regionales y a las municipalidades provinciales y distritales, respectivamente.**

A manera de síntesis debemos anotar que, en materia de infraestructura vial, el Ministerio de Transportes tiene entre sus competencias establecer y categorizar la red vial nacional como instrumento para determinar el ámbito de competencias específicas del gobierno central, los gobiernos regionales y las municipalidades provinciales y distritales, respectivamente, en materia de infraestructura vial y servicios de transporte terrestre.

JERARQUIZACIÓN DE VÍAS

Mediante **Decreto Supremo 017-2007-MTC**, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones aprobó el **Reglamento de Jerarquización Vial,** con el objeto de establecer los criterios de clasificación de vías destinados a orientar las decisiones de inversión y operación de éstas, así como para la declaración de áreas o vías de acceso restringido precisando que la jerarquización vial es el ordenamiento de las carreteras que conforman el Sistema Nacional de Carreteras (SINAC), agrupadas sobre la base de su funcionalidad e importancia.

En este marco, el Sistema Nacional de Carreteras se jerarquiza en tres redes viales que están bajo responsabilidad de los tres niveles de gobierno:

- El Gobierno Nacional (MTC) a cargo de la **Red Vial Nacional.**
- Los Gobiernos Regionales a cargo de la **Red Vial Departamental o Regional,** y
- Los Gobiernos Locales a cargo de la **Red Vial Vecinal o Rural.**

Los criterios para jerarquizar a las carreteras de la **Red Vial Nacional** son los siguientes:

a. Interconectar al país longitudinal o transversalmente, permitiendo la vinculación entre departamentos e incluso con los países vecinos.
b. Interconectar las capitales departamentales.
c. Interconectar dos o más carreteras de la Red Vial Nacional.
d. Soportar regularmente el tránsito de larga distancia nacional o internacional de personas y/o mercaderías, facilitando el intercambio comercial interno o externo.
e. Articular los puertos y/o aeropuertos de nivel nacional o internacional, así como las vías férreas, e
f. Interconectar los principales centros de producción con los principales centros de consumo.

PROYECTO ESPECIAL PROVIAS NACIONAL

Para el cumplimiento de sus atribuciones en el nivel nacional el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Decreto Supremo 033-2002-MTC creó el Proyecto Especial Provias Nacional, PROVIAS NACIONAL, sobre la base del Programa de Rehabilitación de Transportes (PRT), del Proyecto Especial de Rehabilitación de Infraestructura de Transportes (PERT) y del ex Sistema Nacional de Mantenimiento de Carreteras (SINMAC).

PROVIAS NACIONAL es un organismo especializado del MTC que cuenta con autonomía técnica, administrativa y financiera, encargado de la ejecución de proyectos de inversión para la construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de la Red Vial Nacional con el fin de brindar a los usuarios una infraestructura de transporte que contribuya a la integración económica y social del país, y también internacional.

IMPORTANCIA DE LA VIA SAN RAMÓN – VITOC – MONOBAMBA – QUERO – MOLINOS – AEROPUERTO DE JAUJA - HUANCAYO

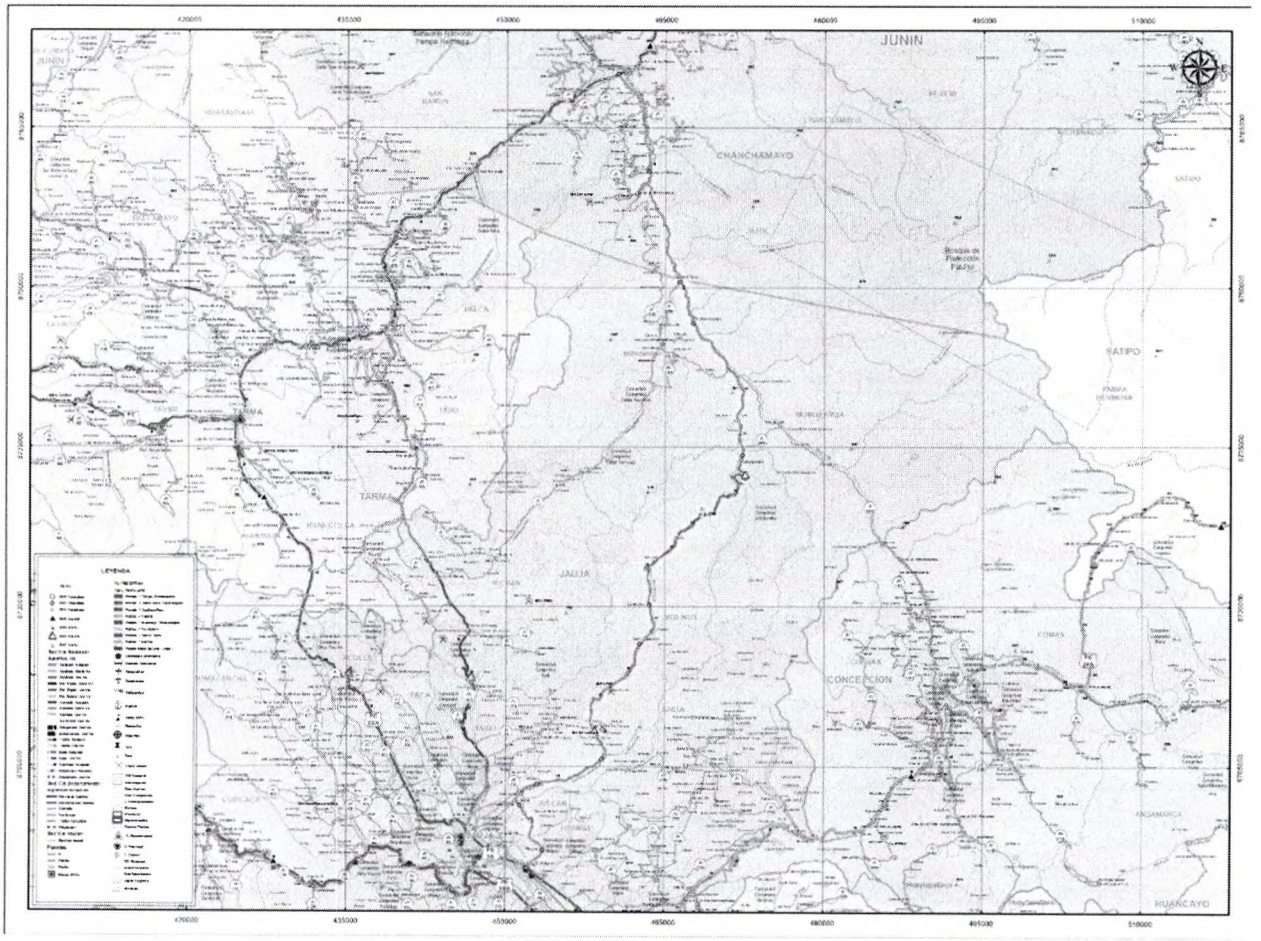
Mediante **Resolución Ministerial 012-2016-MTC/01.02** del 23 de enero de 2016, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones resolvió reclasificar temporalmente la Ruta Departamental o Regional N° JU – 104 de Trayectoria: **Emp. PE – 22B (San Ramón) – Vitoc – Conac - Libertad Tinco – Monobamba – Uchubamba – Curimarca – Abra Curimarca – Quero – Molinos – Julcán – Masma – Emp. PE – 3S (Ataura),** la misma que continúa al Aeropuerto de Jauja, Concepción y Huancayo.

Al respecto, es preciso señalar que la reclasificación temporal de una vía tiene por finalidad posibilitar la intervención de las entidades competentes que permita mejorar sus características físicas y operativas, para cuyo efecto la autoridad solicitante deberá acreditar que cuenta con

los recursos presupuestales correspondientes, sea del ámbito nacional, regional o local.

La ejecución del Proyecto de Inversión para la ampliación, mejoramiento y pavimentación de esta Carretera es de fundamental importancia no solo para los 45 mil agricultores que producen granadilla orgánica, café orgánico, rocoto, frijoles, yuca, caña de azúcar, plátanos, callhua, hortalizas y otros cultivos producidos a lo largo del corredor; sino por sus paisajes naturales y otros atractivos turísticos como las aguas termales y la iglesia colonial de Uchubamba, los históricos destiladores de aguardiente de Chacaybamba y Rondayacu, la represa artificial de Chimay, etc.

Por otra parte, ante el colapso de la Carretera Central particularmente en la época de lluvias, en la que se produce deslizamientos y la caída de plataformas asfálticas, esta vía es utilizada como alterna para mantener la transitabilidad hacia la Selva Central y viceversa, garantizando el abastecimiento de alimentos y todo tipo de mercancías, y con ello el bienestar de la población involucrada.

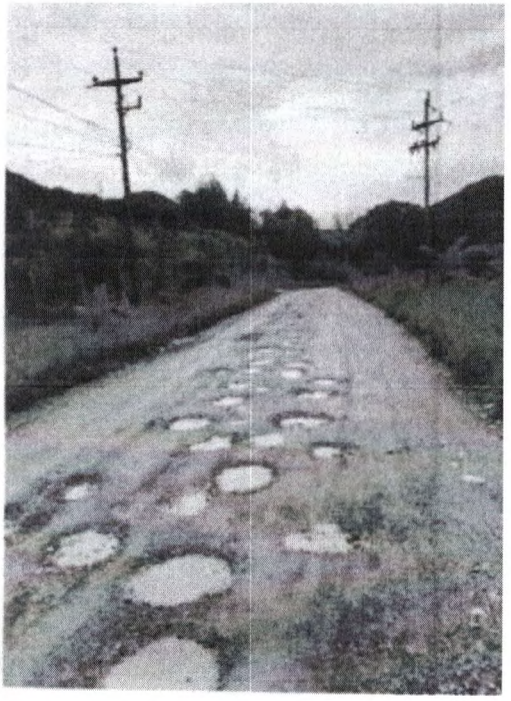


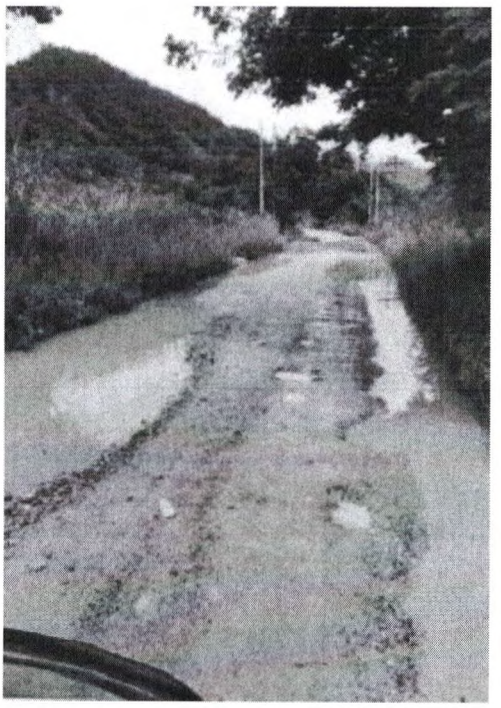
En resumen, la importancia estratégica de esta vía va más allá de su impacto económico al articular extensas zonas agro productivas, particularmente de la granadilla orgánica cuya alta productividad ha dado lugar a que se conozca como la **"ruta de la granadilla";** sino que esta ruta se constituye en vía alterna ante eventuales interrupciones de la Carretera Central en el tramo Tarma - La Merced, correspondiendo a PROVIAS NACIONAL su preservación, conservación, mantenimiento y operación como parte integrante de la infraestructura vial nacional.

SITUACIÓN ACTUAL DE LA CARRETERA SAN RAMÓN – VITOC – MONOBAMBA – QUERO – MOLINOS – AEROPUERTO DE JAUJA - HUANCAYO

Una vez asumido el cargo, la actual gestión municipal de Vitoc en forma reiterada ha solicitado a PROVIAS NACIONAL disponer acciones orientadas al mantenimiento inmediato y urgente en la Ruta Nacional PE-24B debido a su extremo deterioro. Solicitó, asimismo, la realización y/o elaboración del estudio de pre-inversión a nivel de proyecto de inversión para el mejoramiento a nivel de asfaltado de la **Ruta Nacional PE-24B (Trayectoria: Emp. PE-22B (San Ramón)-Vitoc-Conac-Libertad Tinco-Monobamba-Uchubamba_Curimarca_Abra Curimarca-Quero-Molinos-Julcán-Masma-Emp. PE-3S (Ataura).**

IMÁGENES SOBRE EL ESTADO DE LA VÍA





La situación actual de la vía exige medidas necesarias e inmediatas en primer lugar, para el mantenimiento y operación de la vía y, en segundo lugar, para la ejecución del proyecto de inversión de ampliación, mejoramiento y pavimentación de la Carretera Vitoc - Jauja que permitirá un mayor flujo vial para el desplazamiento de pasajeros y el transporte de mercancías.

Ahora bien, mediante Informe 013-2023/ILECH-O.S.0000110-2023 del 09 de marzo de 2023, PROVÍAS NACIONAL informa que, respecto del Estudio de Pre-inversión a nivel de Perfil de proyecto de inversión para el mejoramiento a nivel de asfaltado de la Ruta Nacional PE-24B, que se cuenta con Servicio de Consultoría de estudio de Pre inversión a Nivel de Perfil, los Niveles de Servicio San Ramón (PE-22B) – Julcán - Ataura. (EMP.PE-3S)/OV. Aeropuerto Jauja (EMP.PE-3SB) – Concepción - Huancayo (EMP.PE - 3SC), **con una longitud de 234.38 Km.**

En ese sentido, el 22 de junio de 2018 se suscribió el contrato de Servicios de Consultoría 182-2018-MTC/20.2, con el Consorcio Huancavelica (Eli Federico Córdova Vilela & Consultora e Inmobiliaria Volcán S.A.), con un plazo de ejecución de 135 días calendario. El 22 de setiembre de 2021 se comunicó al consultor la conformidad del informe para la evaluación preliminar de acuerdo al riesgo ambiental.

En estas condiciones se estima que en un corto periodo se procederá a elaborar los **Términos de Referencia** para la contratación del Servicio de Gestión, Mejoramiento y Conservación Vial por niveles de Servicio de

la Carretera San Ramón (PE – 22B) – Julcán – Ataura – (EMP.PE – 3S)/OV, Aeropuerto Jauja (EMP. PE – 3SB) – Concepción – Huancayo (EMP.PE – 3SC). Asimismo, cabe precisar que la referida vía se atiende con actividades de Mantenimiento Rutinario y Atención de Emergencias Viales, bajo la modalidad de administración directa a cargo de la unidad Zonal X Junín.

IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

El problema reside en que el Proyecto de Inversión **Ruta Nacional PE 24B Trayectoria: Emp. PE-22B (San Ramón) – Vitoc – Conac - Libertad Tinco – Monobamba – Uchubamba – Curimarca – Abra Curimarca – Quero – Molinos – Julcán – Masma – Ataura (Emp. PE – 3S) – Aeropuerto Jauja (Emp. PE-3SB) – Concepción – Huancayo (Emp- PE-3SC),** no se encuentra en la agenda del Ministerio de Transportes y Comunicaciones a pesar de su importancia estratégica como vía alterna de la Carretera Central con destino a la Selva Central, y viceversa.

PROPUESTA DE SOLUCIÓN

A efectos de resolver el problema señalado, es importante la presente iniciativa declaratoria de interés nacional y necesidad pública la ampliación, mejoramiento y pavimentación de la **Ruta Nacional PE 24B Trayectoria: Emp. PE-22B (San Ramón) – Vitoc – Conac - Libertad Tinco – Monobamba – Uchubamba – Curimarca – Abra Curimarca – Quero – Molinos – Julcán – Masma – Ataura (Emp. PE – 3S) – Aeropuerto Jauja (Emp. PE-3SB) – Concepción – Huancayo (Emp- PE-3SC),** con la finalidad de poner en la agenda del Plan Multianual de Inversiones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones el referido Proyecto de Inversión.

ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

Tratándose de una ley declarativa de interés no compromete recursos financieros del Estado, salvo los que en el futuro programe el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para la ejecución del Proyecto.

El beneficio de su ejecución reside en que se garantiza una vía alterna a la Carretera Central hacia la Selva Central, y se facilita en mejores condiciones el desplazamiento de pasajeros y el tráfico comercial de mercancías, contribuyendo a la dinamización de la economía y al mejoramiento de la calidad de vida de la población del área de influencia de este Proyecto de Inversión.

EFECTO DE LA INICIATIVA EN EL ORDENAMIENTO JURÍDICO

La aplicación de esta ley se incorpora autónomamente en el ordenamiento jurídico, y no es contraria a la Constitución ni produce efectos modificatorios o derogatorios de ninguna ley vigente.

VINCULACIÓN DE LA INICIATIVA CON LAS POLÍTICAS DEL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa tiene conexión directa con las Políticas 10, 14, 17, 18, 21 y 34 del Acuerdo Nacional referidas:

- Lucha contra pobreza
- Acceso al empleo pleno, digno y productivo
- Afirmación de la economía social de mercado
- Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica
- Desarrollo en infraestructura y vivienda
- Ordenamiento y gestión territorial