



PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA, EL MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA AMAZÓNICA PARA UNIR JUNÍN CON CUSCO.

El Congresista de la República Ilich Fredy López Ureña, por intermedio del Grupo Parlamentario "Acción Popular", ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Estado y de conformidad con lo establecido en los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, presenta el siguiente:

PROYECTO DE LEY

El Congreso de la República

Ha dado la siguiente Ley:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA, EL MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA AMAZÓNICA PARA UNIR JUNÍN CON CUSCO.

Artículo único. Declaración de Interés Nacional y Necesidad Pública

Declárase de interés nacional y necesidad pública, el mejoramiento y construcción de la Vía Amazónica para unir Junín con Cusco, que comprende las siguientes rutas:

Rutas Nacionales:

1. PE-28B desde Empalme AY-591 – San Francisco – Quimbiri – Quillabamba
2. PE-28C desde Mazamari – San Martín de Pangoa
3. PE-28H desde Empalme PE-28C – San Miguel de Ené – Canayre
4. PE-5S desde Mazamari – Satipo

Rutas Departamentales:

5. CU-2017 desde Santa Rosa – Empalme PE-28B (Santa María La Nueva)
6. AY-100 desde Chuviana – Ipabamba – Empalme AY-502

CU-101 desde Empalme PE-28B (Maranura) – Balsapampa – Quillabamba – Morro San Juan

Rudas Vecinales:

7. AY-500 desde Retiro – Empalme AY-516
8. AY-502 desde Empalme AY-100 – Canayre
9. AY-513 desde Rosario Ancon – Ancon Mejorada – Dv. Naranjal
10. AY-516 desde Empalme AY-500 – Empalme AY-513
11. AY-518 desde Chuviana – Balsamuyocc
12. AY-591 desde Empalme PE-28B – Carhuahuran
13. AY-593 desde Empalme AY-591 – Ticus

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA: Autoridad Competente

Autorícese al Poder Ejecutivo, en el marco de sus competencias realizar las acciones necesarias para el cumplimiento de lo prescrito en la presente ley.



CONG. JOSÉ ALBERTO ARRIOLA TUEROS
VOCERO TITULAR
BANCADA DEL GRUPO PARLAMENTARIO
ACCIÓN POPULAR



Congreso de la República
José Alberto Arriola Tueros
Congresista

LA ACCIÓN
Luis Aragón

Edwin Martínez

Lima, 10 de mayo de 2023

www.congreso.gob.pe

ILICH FREDY LÓPEZ UREÑA
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

Lima, 10 de mayo de 2023

www.congreso.gob.pe



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **15** de **mayo** de **2023**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° **4972/2022-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.

HUGO ROVIRA ZAGAL
DIRECTOR GENERAL PARLAMENTARIO
Encargado de la Oficina Mayor
CONGRESO DE LA REPUBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. ANTECEDENTES

La implementación de infraestructura vial que une la selva central con Machu Picchu viene siendo de forma reiterativa una constante, pues se ha estado buscando que el Estado genere los incentivos necesarios, fomentando el rubro del turismo tras los impases sanitarios, sociales y económicos que atravesó el país, lo cual termina afectando las principales fuentes de ingresos en la selva central y los pueblos cercanos que se encuentran en la ruta de la vía.

Esta nueva ruta turística de 613 Km busca conectar a las localidades del Valle de los Ríos Apurímac, Ene y Mantaro - VRAEM, en la región Junín, con el Santuario Histórico de Machu Picchu, en la región de Cusco. Por tanto, el proyecto tiene la expectativa de ser una gran infraestructura vial de la nueva ruta que une la selva central con Machu Picchu, el cual podrá llevar desarrollo económico a través del turismo y el comercio.

Es así que, por intermedio de la presente ley, lo que se busca es declarar de necesidad pública e interés nacional la culminación de la infraestructura vial de la nueva ruta que une la selva central con Machu Picchu "Vía Amazónica hacia la maravilla del mundo"

Lograr materializar la infraestructura vial, resulta ser de vital importancia para los intereses de diversos sectores económicos tales como el sector, agrario, comercio, turismo, entre otros. Por ello, a través de la presente ley la implementación, culminación y funcionamiento del proyecto de inversión representará la eficacia y eficiencia de una política de Estado respecto al incentivo de la inversión del sector turismo; y, disminuir las brechas de transportes y comunicaciones.

II. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

A nivel nacional existe una gran necesidad de infraestructura, sobretodo aquella capaz de unir a las ciudades y zonas rurales, toda vez que podría generar mejores facilidades para el comercio y turismo. Sin embargo, existe una brecha en infraestructura en sectores estratégicos, como lo es el sector de transporte, en especial el desarrollo de infraestructura vial. De acuerdo a lo mencionado por el Ministerio de Economía y Finanzas - MEF, en el Marco Macroeconómico Multianual 2017-2019, la brecha en infraestructura en sectores estratégicos

como Transportes, Vivienda, Educación, Salud, Agricultura e Interior alcanza, al menos, los US\$ 69 mil millones. Esto equivale al 35% del PBI. Ante este es necesario, cabe preguntarnos ¿cómo se encuentra el sector transporte actualmente? El Instituto Peruano de Economía – IPE, sostiene que existe una brecha que asciende a US\$ 57,499 para el periodo 2016-2025 respecto a la infraestructura del sector transporte, tales como: ferrocarriles, carreteras, aeropuertos y puertos.

Ahora bien, para poder viabilizar el Proyecto Ley se solicitó al Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC, un reporte del estado situacional respecto de la infraestructura vial de la zona por medio del Oficio N°581-2022-2023/CR/IFLU/DC, el cual fue atendido y absuelto a través de dos (2) informes por parte de la autoridad competente, dichos documentos son: El informe N°055-2023-MTC/21.PROREGION; y, el informe N°1706-2023-MTC/20.4.

De acuerdo a lo detallado en el informe N°055-2023-MTC/21.PROREGION, del Proyecto Especial de Infraestructura de Transportes Descentralizado (PROVIAS DESCENTRALIZADO) hace mención sobre la nueva ruta que une a la selva central con Machu Picchu, al respecto en su análisis competencial, en su Reglamento de Jerarquización Vial, determina el ordenamiento de las carreteras que conforman el Sistema Nacional de Carreteras – SINAC, en niveles de jerarquía, debidamente agrupadas sobre la base de su funcionalidad e importancia, en cuanto a vías nacionales, departamentales y vecinales.

Cabe precisar que, de acuerdo al artículo 4 y 6 del Reglamento de Jerarquización Vial, establecen que el SINAC estructura la competencia para la atención de la infraestructura vial de la siguiente manera:

1. La red vial nacional, se encuentra a cargo del Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (corresponde solicitar el estado de la infraestructura vial a PROVIAS Nacional, por ser su competencia)
2. La red vial departamental o regional, se encuentra a cargo del Gobierno Regional (corresponde solicitar el estado de la infraestructura vial a PROVIAS Descentralizado, por ser su competencia)
3. La red vial vecinal o rural, se encuentra a cargo del Gobierno Local (corresponde solicitar el estado de la infraestructura vial a PROVIAS Descentralizado, por ser su competencia)

De lo mencionado, se identificaron las siguientes rutas que conforman el proyecto de la selva central con Machu Picchu¹: i. Rutas nacionales; ii. Rutas departamentales; y, iii. Rutas vecinales. A continuación, el detalle de las mismas:

Rutas Nacionales:

- PE-28B desde Empalme AY-591 – San Francisco – Quimbiri - Quillabamba
- PE-28C desde Mazamari – San Martín de Pangoa
- PE-28H desde Empalme PE-28C – San Miguel de Ené – Canayre
- PE-5S desde Mazamari – Satipo

Rutas Departamentales:

- CU-2017 desde Santa Rosa – Empalme PE-28B (Santa María La Nueva)
- AY-100 desde Chuviana – Ipabamba – Empalme AY-502
- CU-101 desde Empalme PE-28B (Maranura) – Balsapampa – Quillabamba – Morro San Juan.

Rutas Vecinales:

- AY-500 desde Retiro – Empalme AY-516
- AY-502 desde Empalme AY-100 – Canayre
- AY-513 desde Rosario Ancon – Ancon Mejorada – Dv. Naranjal
- AY-516 desde Empalme AY-500 – Empalme AY-513
- AY-518 desde Chuviana – Balsamuyocc
- AY-591 desde Empalme PE-28B – Carhuahuran
- AY-593 desde Empalme AY-591 – Ticus

En la trayectoria descrita se puede advertir que la ruta departamental *CU-101 desde Empalme PE-28B (Maranura) – Balsapampa – Quillabamba – Morro San Juan*, forma parte del CVA² N°30 que pertenece al programa Proregión II. (ver mapa N°1)

¹ <https://n9.cl/ymeso>.

² Corredor vial alimentador.

Mapa N°1: Ruta Satipo – Machu Picchu



Por otro lado, en el informe se determina que el CVA N°30³, prevé iniciar el proceso de selección para el segundo semestre del 2024; debido a que, el programa Proregión II se encuentra en levantamiento de observaciones para su posterior viabilidad y concertación del endeudamiento externo.

Asimismo, de acuerdo a lo mencionado en la Resolución Ministerial N°1182-2017-MTC/01.02 establece que PROVÍAS DESCENTRALIZADO tiene a su cargo las actividades de preparación, gestión, administración; y de ser el caso, la ejecución de proyectos y programas de infraestructura de transporte departamental y vecinal; o, rural en sus distintos modos. Por ello, se está desarrollando una propuesta de acción que promueve el mejoramiento integral de la red vial departamental, por lo que implementa el programa PROREGION, a fin de promover el impulso de la integración y competitividad regional, a través de conservación por niveles de

³ Proyecto viable con Código Único de Inversión – CUI N°2516110.

servicio, mejorando así las condiciones de transitabilidad de personas y mercancías, respondiendo a las necesidades del sector agroexportador.

Por otro lado, en el informe N°1706-2023-MTC/20.4., especifica las rutas nacionales que conforman la nueva ruta que une la selva central con Machu Picchu a cargo de PROVIAS NACIONAL, las cuales son:

1. PE-28B desde Empalme AY-591 – San Francisco – Quimbiri – Quillabamba.

- 1.1** Carretera: Huayllapampa – Quinua – San Francisco - Dv. Pto. Selva de Oro - Pto. Yoyato: 294 Km
 - 1.1.1** Costo S/. 139 millones.
- 1.2** Puente San Francisco: 238 m.+ viaducto 512m
 - 1.2.1** Costo S/. 241.9 millones
 - 1.2.2** CUI 2318430
- 1.3** Carretera Kimbiri - Kepashiato - Quillabamba - Santa Teresa - Pte. Hidroeléctrica: 208.6 Km
 - 1.3.1** Costo S/. 297 millones

2. PE-28C desde Mazamari – San Martín de Pangoa

- 2.1.** Carretera: Cubantía – Anapati –Yoyato – Valle Esmeralda – Pichari –Quimbiri: 208.6 Km
 - 2.1.1.** Costo: S/ 1,856.5 millones
 - 2.1.2.** CUI: 2313265
- 2.2.** Carretera: Pto. Yoyato - Cubantía / Pto. Selva de Oro - Pte. Alto Anapati
 - 2.2.1.** Costo: S/ 83 millones
- 2.3.** Carretera: Dv. Las Vegas - Tarma - La Merced - Satipo - Mazamari - Pto. Ocopa: 432 Km.
 - 2.3.1.** Costo: S/ 52 millones

3. PE-28H desde Empalme PE-28C – San Miguel de Ené – Canayre

- 3.1.** Carretera: Rosario – Canayre – Unión Mantaro – José Olaya – Yaviro – Centro Tzomaveni – Alto Chichireni – Tres Unidos Matereni – Alto Anapati: 240 Km
 - 3.1.1.** Costo: S/ 1,670 millones
 - 3.1.2.** COD IDEA: 105833

4. PE-5S desde Mazamari – Satipo

- 4.1. Comparte la intervención con la Ruta PE-28C, en la Carretera: Dv. Las Vegas - Tarma - La Merced - Satipo - Mazamari - Pto. Ocopa (Rutas: PE-5S, PE-5N, PE-28C, PE-22B). Conservación por Niveles de Servicio en ejecución.

III. DEPARTAMENTO DE JUNÍN

El departamento de Junín se encuentra ubicado en el centro estratégico del país, entre los 600 a 4,200 metros sobre el nivel del mar, con un territorio que cubre 44,197 km². Adicionalmente, limita, con los departamentos de Cusco, Huancavelica, Pasco, Lima y Ayacucho, siendo Huancayo su capital y provincia más poblada con 595.183 habitantes para el año 2020, localizado en el Valle del Mantaro. El departamento de Junín está conformado por 9 provincias y 124 distritos⁴ (ver cuadro N°1)

Cuadro N°1: Demarcación Política Junin 2023

PROVINCIAS	CAPITAL	N° DE DISTRITOS
HUANCAYO	HUANCAYO	28
CONCEPCIÓN	CONCEPCIÓN	15
CHANCHAMAYO	LA MERCED	6
JAUJA	JAUJA	34
JUNÍN	JUNÍN	4
SATIPO	SATIPO	9
TARMA	TARMA	9
YAULI	LA OROYA	10
CHUPACA	CHUPACA	9

Históricamente Junín es la tierra en donde habitaron tanto los Huari, como los Huancas, siendo un territorio rico en historia, cultura, flora, fauna, recursos minerales, música, arte, agricultura, entre otros. Adicionalmente cuenta con un clima templado y seco, con variaciones en la temperatura durante el transcurso del día, siendo que durante el día puede subir hasta los 25°C, mientras que, por las noches baja hasta los 5°C, con épocas de lluvia entre los meses de noviembre y abril.

⁴ https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1576/12TOMO_01.pdf

Por ello, se puede precisar que este territorio se encuentra dotado de todos los climas y riquezas, con lagos importantes como el de Chinchaycocha y la Laguna de Paca, ríos como el Mantaro, Ene, Perené, Tambo, Chanchamayo y Satipo, nevados como el Tunsho (5,730 msnm), Antachape (5,700 msnm), Sulcón (5,650 msnm) y Huaytapallana (5,557 msnm), asimismo, cuenta con áreas protegidas como el Bosque de proyección de Pui-Pui, la Reserva comunal Ashánincas, Reserva Nacional de Junín y Santuarios Nacionales de Pampa Hermosa y el Santuario Histórico de Chacamarca (*ver cuadro N°2*)

Cuadro 2: Indicadores estratégicos de la Región Junín 2017

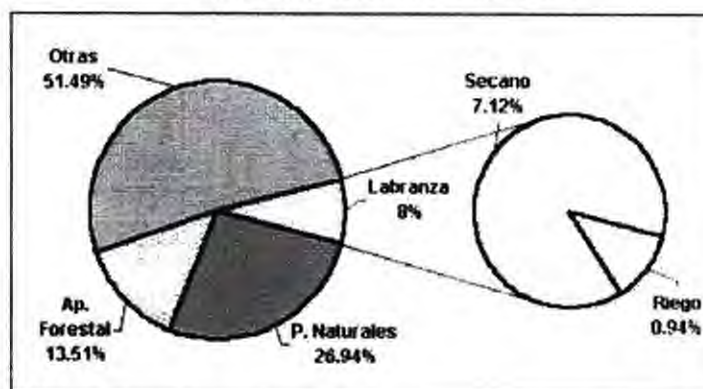
Junín: Indicadores Estratégicos de la Región 2017			
Variables	Unidad	Junín	Perú
Superficie	Mil km²	44	1 285
Población	Millones Hab.	1,4	32
Densidad Poblacional	Hab./Km²	31	25
PBI Nominal	Millones US\$	6 233	215 384
PBI per Cápita	US\$	4 548	6 767
Exportaciones	Millones US\$	909	44 220
Tasa de Pobreza*	%	16,0	20,7
Tasa de Pobreza Extrema*	%	1,9	3,8
<u>Tasas de Crecimiento</u>			
Población	Cinco Años	0,4%	0,5%
PBI real	Cinco Años	6,8%	3,6%
Exportaciones	Cinco Años	12,6%	-0,9%
<u>Participación Región/País</u>			
Superficie	%	3,4%	100%
Población	%	4,3%	100%
PBI Nominal	%	2,9%	100%
Exportaciones	%	2,1%	100%

* Datos al 2015

Fuente: Sistema de Indicadores de Desarrollo Sostenible

Resulta importante destacar los beneficios para el sector agrario; y, posteriormente, el sector de comercio, una vez que sea culminado el proyecto; debido a que, el departamento de Junín cuenta con más de cuatro millones de hectáreas en el ámbito de la región agrícola, siendo que, del total de tierras agrícolas (más de trescientas mil), cerca de cuarenta mil hectáreas corresponden a áreas con riego (*ver gráfico N°1*)

Gráfico N°1: Disponibilidad de suelos



Por tanto, podría resultar contradictorio, que a pesar del abanico de potencialidades, con los recursos naturales que posee el departamento de Junín, su sector agrícola y otras actividades no puedan verse impulsadas a un nivel competitivo internacional, es así que la situación de nuestros hermanos transportistas, agricultores y pobladores, se complica sobre todo, en las regiones más olvidadas, principalmente por la coyuntura en torno a la fuerte crisis alimentaria que atraviesa el país, así como la precaria infraestructura vial con la que se cuenta en esta zona, situación que hace que sus productos se encarezcan volviéndolos menos competitivos, además de desincentivar la producción, ya que el costo del flete para sacar productos agrícolas y pasajeros desde la zona resultan demasiado caros⁵ (ver cuadro N°3)

⁵ Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego

Cuadro N°3: Producción agrícola, según principales productos (tonelada) 2007-2021

SECTOR AGROPECUARIO	2019
Piña	436 768
Papa	395 299
Naranja	297 903
Plátano	206 894
Alfalfa	135 339
Yuca	120 683
Café	80 430
Maíz choclo	75 193
Mandarina	57 721
Palta	44 808
Tangelo	43 120
Arveja grano verde	27 089
Cacao	25 560
Maíz amarillo duro	25 076
Zanahoria	24 923
Haba grano verde	18 915
Cebada grano	16 859
Olluco	15 775
Maíz amiláceo	12 639
Granadilla	12 285
Papaya	10 371
Otros	59 745

III. MARCO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Ley N°27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- Ley N°29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Ley N°29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- Ley N°27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.
- Ley de Contrataciones del Estado, aprobada mediante D.L. N° 1017 y su Reglamento, aprobado por D.S. N° 184-2008-EF (vigente a la fecha de convocatoria y suscripción de contrato).

IV. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente Ley no vulnera ninguna disposición constitucional ni el ordenamiento legal vigente, sino promueve una ley declarativa a efectos de habilitar los actos administrativos posteriores para que se priorice el mejoramiento y construcción de la vía amazónica para unir Junín con Cusco.

V. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

Al respecto, se puede afirmar lo siguiente (*ver cuadro N°4*)

Cuadro N°4: Análisis costo - beneficio

Costos	- No implica algún costo adicional que pudiese afectar al Tesoro Público.
Beneficios	- La infraestructura de transporte tiene un impacto sobre la sociedad, con efectos a largo plazo, que se origina tras su puesta en funcionamiento. - Las inversiones en infraestructura vial representan mejoras en la economía. - Generación de empleo intensivo en mano de obra directa, así como el incremento de la demanda y del nivel de consumo interno. - Desarrollo de los distritos involucrados y del país en general.

VI. RELACIÓN DE LA INICIATIVA CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL

El presente Proyecto de Ley se enmarca en la Agenda Legislativa para el Período Anual de Sesiones 2022 – 2023, aprobada por Resolución Legislativa del Congreso 002-2022-2023-CR⁶, en lo referido al tema: N°76.- Normativa referida al transporte; y, N°86.- Modificación a la normativa de infraestructura y transporte.

Asimismo, se encuentra vinculado con la Política de Estado del Acuerdo Nacional N°21⁷ Desarrollo en infraestructura y vivienda que señala lo siguiente:

⁶ <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/resolucion-legislativa-del-congreso-por-la-que-se-aprueba-la-resolucion-legislativa-002-2022-2023-cr-2118161-1/>

⁷ <https://acuerdonacional.pe/politicas-de-estado-del-acuerdo-nacional/politicas-de-estado/politicas-de-estado-castellano/iii-competitividad-del-pais/21-desarrollo-en-infraestructura-y-vivienda/>

"Nos comprometemos a desarrollar la infraestructura y la vivienda con el fin de eliminar su déficit, hacer al país más competitivo, permitir su desarrollo sostenible y proporcionar a cada familia las condiciones necesarias para un desarrollo saludable en un entorno adecuado. El Estado, en sus niveles nacional, regional y local, será el facilitador y regulador de estas actividades y fomentará la transferencia de su diseño, construcción, promoción, mantenimiento u operación, según el caso, al sector privado.

Con el objetivo de desarrollar la infraestructura del país, el Estado: (a) elaborará 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; (b) otorgará un tratamiento especial a las obras de servicio social, con especial énfasis en la infraestructura de salud, educación, saneamiento, riego y drenaje, para lo cual buscará la participación de la empresa privada en su gestión; (c) promoverá el desarrollo de corredores turísticos y de exportación, que permitan trasladar productos a costos razonables, facilitar las cadenas de producción y consolidar una integración fronteriza acorde con los planes nacionales; (d) edificará infraestructura local con participación de la población en su construcción y mantenimiento. Asimismo, con el objetivo de desarrollar la vivienda, el Estado: (e) elaborará un plan nacional de vivienda y la normatividad necesaria para simplificar la construcción y el registro de viviendas en tiempo y costo, y permitir su densificación, abaratamiento y seguridad; (f) contribuirá a consolidar un sistema habitacional integrado al sistema económico privado, con el Estado en un rol subsidiario, facilitador y regulador; (g) apoyará a las familias para facilitar el acceso a una vivienda digna; (h) fomentará la implantación de técnicas de construcción masiva e industrializada de viviendas, conjuntamente con la utilización de sistemas de gestión de la calidad; (i) fomentará la capacitación y acreditación de la mano de obra en construcción; (j) fomentará el saneamiento físico legal, así como la titulación de las viviendas para incorporar a los sectores de bajos recursos al sistema formal; y (k) buscará mejorar la calidad de las viviendas autoconstruidas"