Proyecto de Ley N° 5077/2022-CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

GRUPO PARLAMENTARIO SOMOS PERÚ

*"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"*
*"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"*

CONGRESO DE LA REPUBLICA
Area de Tramite y Digitalización de Documentos
18 MAYO 2023
RECIBIDO
Firma _____ Hora 10:29

**PROYECTO DE LEY QUE PROPONE LA CREACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL INTERURBANO EN LA VÍA DEPARTAMENTAL PE 1S, KM 1005, YARABAMBA – ISLAY, COMO MECANISMO PARA EL CIERRE DE BRECHAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y COMO MECANISMO DE APOYO A LAS MYPES**

Los congresistas de la República, integrantes del grupo parlamentario **SOMOS PERU,** por iniciativa del congresista **ESDRAS RICARDO MEDINA MINAYA**, en ejercicio de las facultades que les 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, proponen la siguiente propuesta legislativa:

**PROYECTO DE LEY QUE PROPONE LA CREACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL INTERURBANO EN LA VÍA DEPARTAMENTAL PE 1S KM. 1005, YARABAMBA – ISLAY, COMO MECANISMO PARA EL CIERRE DE BRECHAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y APOYO PARA LAS MYPES DEL SUR**

## I. FÓRMULA LEGAL



**Artículo 1°. – Objeto de la Ley**
La presente Ley tiene por objeto, contribuir con el cierre de las brechas de infraestructura vial existentes en el Perú, del mismo modo otorgar a las Micro y Pequeña Empresas facilidades para el transporte óptimo, eficiente y célere de mercancías, lo que permitirá la inclusión social y mejora económica de las poblaciones a lo largo de esta ruta, así como el descongestionamiento vehicular de las rutas conexas.

**Artículo 2°. – Creación del servicio de transitabilidad vial interurbano en la vía departamental PE 1S Kilómetro 1005, Yarabamba - Islay**
El Gobierno Regional de Arequipa, en coordinación con las Municipalidades Distritales de Yarabamba y La Joya y la Municipalidad Provincial de Islay, dentro del ámbito de sus competencias funcionales y territoriales, promueve la creación del servicio de transitabilidad vial interurbano en la vía departamental PE 1S Kilómetro 1005, Yarabamba - Islay , con una longitud aproximada de 65 kilómetros, la misma que iniciará referencialmente desde Yarabamba y culminará en el Punto Kilométrico 1005 de la Longitudinal de la Costa Sur, Ruta PE – 1S.

**DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES**

**UNICA. – Acciones de promoción, adecuación y financiamiento**
Se encarga al Gobierno Regional de Arequipa, en coordinación con las Municipalidades Distritales de Yarabamba y La Joya y la Municipalidad Provincial

de Islay, con cargo a su presupuesto anual a:

1. Promover el desarrollo y proyección de los estudios técnicos para la creación, ejecución e implementación del servicio de transitabilidad vial interurbano en la vía departamental PE 1S Kilómetro 1005, Yarabamba - Islay, de conformidad a sus atribuciones y competencias.
2. Promover su inclusión dentro del banco de proyectos de inversión del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones – INVIERTE.PE en cumplimiento de lo dispuesto por la presente Ley.

Lima, 15 de mayo de 2023.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: JERI ORE Jose Enrique FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/05/2023 09:41:28-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MEDINA MINAYA Esdras Ricardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/05/2023 17:44:13-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: JERI ORE Jose Enrique FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 18/05/2023 09:41:12-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PAZO NUNURA Jose Bernardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 17/05/2023 12:05:38-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: SAAVEDRA CASTERNOQUE Hitler FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/05/2023 10:07:53-0500

## II. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### 2.1. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA:

La presente propuesta legislativa tiene como objeto, en primer lugar, establecer dentro del territorio peruano -en aras de la reducción de la brecha de infraestructura vial-, una nueva vía terrestre (red vial vecinal) que sirva para lograr una plena conexión intrarregional en el país; en segundo lugar, lograr el descongestionamiento vehicular de: 1) El Eje Transversal Ruta PE – 34A, en el tramo que recorre desde el Empalme PE-1S (La Repartición) hasta el Desvío Viscachane (PE - 34E) o Tramo Punto Kilométrico 0 hasta el Tramo Punto Kilométrico 112 (aproximadamente), 2) La Ruta Departamental AR – 115, en toda su trayectoria; y en tercer lugar, brindar mecanismos de apoyo a los emprendedores de la Micro y Pequeña Empresa (en adelante MYPE) de la Zona Sur de nuestro país conformada por los departamentos de Arequipa, Cusco, Puno, Tacna y Moquegua, quienes se dedican a diversas actividades productivas, tal y como se podrá apreciar en los fundamentos que se desarrollarán a continuación.

#### 1) De la necesidad de implementar nuevas rutas de tránsito vehicular y la infraestructura vial del departamento de Arequipa

A modo de introducción, es necesario precisar que el déficit y la brecha de infraestructura vial, no es una situación exclusiva del Departamento de Arequipa, sino que es un problema que tiene larga data aquejando al sistema de infraestructura vial del país; así lo ha reconocido el *World Economic Forum* (en adelante WEF) en su *Insight Report The Global Competitiveness Report*[1][2] o Reporte Global de Competitividad del año 2019, evidenciando esta situación, puesto que en relación a *Road connectivity* (conectividad vial) *y Quality of road infraestructure* (infraestructura vial de calidad), situó al Perú en los puestos 102 y 110 de un total de 140 países encuestados (pp. 474-475); del mismo modo, hizo lo propio el Banco Interamericano de Desarrollo[3],



[1] WEF (2019). *The Global Competitiveness Report*. Extraído del siguiente enlace web: https://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf, consultado por última vez de 02 de mayo de 2023.

[2] Este reporte, mide el índice de competitividad económica de un país en base a un puntaje que otorga y que oscila entre 1 a 7, donde el menor puntaje representa la peor situación operativa o existente y el mayor puntaje representa la mejor. Este reporte toma en cuenta 12 pilares de competitividad: instituciones, infraestructura, estabilidad macroeconómica, salud y educación primaria, educación superior, eficiencia del mercado de bienes, eficiencia del mercado laboral, sofisticación del mercado financiero, innovación tecnológica, tamaño del mercado, sofisticación empresarial e innovación. Para el año 2019 ubicó al Perú en el puesto 65 de 141 países evaluados.

[3] BID (2020) De estructuras a servicios: *El camino a una mejor infraestructura en América Latina y el Caribe*. Extraído del siguiente enlace web: https://flagships.iadb.org/es/DIA2020/de-estructuras-a-servicios, consultado por última vez el 02 de mayo de 2023.

señalando que cerca del 20% de las redes viales primarias pavimentadas del Perú se encontraban en malas condiciones (pp. 77); dentro del panorama nacional, el Ministerio de Economía y Finanzas[4] (en adelante MEF), ha establecido que del total de la brecha de infraestructura del país, el sector de Transportes representa el 44% (pp.85).

Toda inversión realizada en mejorar, desarrollar y construir una adecuada infraestructura vial, según lo señalado por Volpe, Carballo & Cusolito[5], contribuye a incrementar la generación de empleo, pues facilita a su vez, el crecimiento de las exportaciones (existe una correlación entre estos aspectos); los autores citando el informe "*United States National Export Initative*" del 2011, señalan también que, las deficiencias en el sistema de transporte, generan un impacto severo en la habilidad de los negocios para transportar sus productos o mercancías a los mercados globales; por otro lado, recogiendo la experiencia peruana para ejemplificar la correlación entre una adecuada infraestructura vial y la generación de crecimiento del empleo, mencionan los casos de empresas agroexportadoras que durante el periodo comprendido entre el 2003 al 2010, como resultado de la construcción de nuevas rutas de transporte al Puerto del Callao -que redujeron la distancia en comparación con las rutas/carreteras preexistentes- generó un incremento en la contratación de trabajadores por porcentajes que se encuentran por encima del 200% (algunos casos se registró incrementos de 259.5% y 479%), lo que más allá de ser una casualidad, evidencia la estrecha relación que existe entre la infraestructura vial interna, las exportaciones y el empleo (pp.1-2). En el mismo sentido, se ha pronunciado *The World Bank Group*[6], la infraestructura vial o de transporte (construcción y adecuado mantenimiento), repercute en sectores relevantes, tales como la generación de empleo, salarios, productividad, acceso a servicios, bienes de consumo, educación, salud entre otros (pp. 1 – 7).



Qué duda cabe entonces, de los beneficios que traen consigo toda aquella iniciativa que busque mejorar la infraestructura vial de un país; es en ese orden de ideas, que la presente propuesta legislativa encuentra su sustento,

---

[4] MEF (2020). Marco Macroeconómico Multianual 201-2024. Extraído del siguiente enlace web: https://www.mef.gob.pe/pol_econ/marco_macro/MMM_2021_2024.pdf, consultado por última vez el 02 de mayo de 2023.

[5] Volpe, C., Carballo, J. & Cusolito, A. (2013) *Routes, Exports, and Employment in Developing Countries: Following the Trace of the Inca Roads*. Berkeley. Extraído del siguiente enlace web: https://www.econ.berkeley.edu/sites/default/files/Routes,%20Exports,%20and%20Employment%20in%20Developing%20Countries%20-%20Following%20the%20Trace%20of%20the%20Inca%20Roads_0.pdf, consultado por última vez el 02 de mayo de 2023.

[6] World Bank Group (2015). *Transport Policies and Development*. Extraído del siguiente enlace web: https://documents1.worldbank.org/curated/en/893851468188672137/pdf/WPS7366.pdf , consultado por última vez el 02 de mayo de 2023.

puesto que se pretende intervenir en la infraestructura vial del departamento de Arequipa, la que, en la actualidad, resulta insuficiente para atender las necesidades de su población.

Ahora bien, el Perú cuenta con un Sistema Nacional de Carreteras (en adelante SINAC), el cual lo integra toda la infraestructura vial – terrestre, extendida a lo largo del país, la cual tiene como finalidad interconectar a los distintos centros poblados, distritos, provincias y regiones. Este sistema según lo señalado en el artículo 4° del Decreto Supremo N° 017-2007-MTC, Reglamento de Jerarquización Vial, se encuentra jerarquizado por tres redes viales:

- Red Vial Nacional. - Conformada por las carreteras de interés nacional que conforman los principales ejes longitudinales y transversales, constituyendo así la base del SINAC. En esta confluyen las carreteras Departamentales o Regionales y las carreteras Vecinales o Rurales.
- Red Vial Departamental o Regional. – Conformada por las carreteras que se encuentran dentro de la red vial circunscrita al ámbito de los gobiernos regionales. Articula la Red Vial Nacional con la Red Vial Vecinal o Rural.
- Red Vial Vecinal o Rural. – Conformada por las carreteras que se encuentran de la red vial circunscrita al ámbito local. Su función principal es la de articular las capitales de las provincias con las capitales de los distritos, y, a su vez, articularlas con los centros poblados o zonas de influencia local, con la Red Vial Nacional y la Red Vial Departamental o Regional.



Dentro de los Ejes Transversales que conforman la Red Vial Nacional del SINAC, encontramos a la Ruta PE – 34A, la que, de conformidad a lo señalado en el punto 2) del Anexo del Decreto Supremo N° 011-2016-MTC, que aprueba la Actualización del Clasificador de Rutas del SINAC, la sitúa a en la zona Sur del Perú, teniendo una trayectoria que recorre transversalmente y conecta los departamentos Arequipa y Puno:

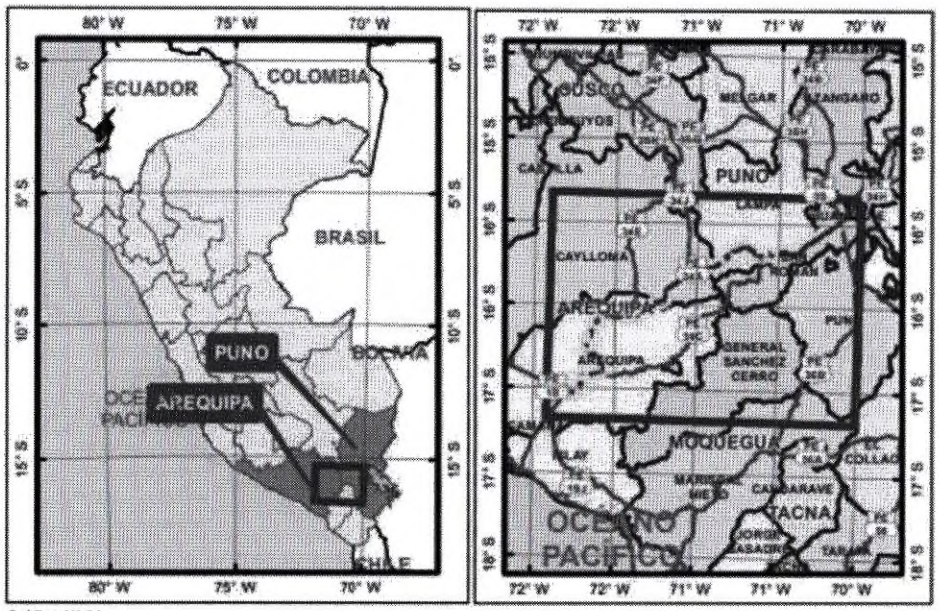



**Gráfico N° 01**
**Fuente y elaboración: Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones**[7]

Según la normativa antes citada, la Ruta PE – 34A, cuenta con la siguiente trayectoria: Empalme. PE-1S (La Repartición) - Uchumayo – Desvío Chiguata (PE-34 C) - Yura - Desvío Viscachane (PE-34 E) – Patahuasi - Puente Sumbay – Imata (PE-34 J) - Puente Imata I - Santa Lucía (PE34 C) - Deustua - Cabanillas - Empalme PE-3S (Juliaca); esta trayectoria se encuentra representada de la siguiente forma:
*(Continua en la siguiente página)*



[7] Extraído del siguiente enlace web: https://portal.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas_carreteras/Mapas%20RVN/PE-34A.pdf, consultado por última vez el 12 de mayo de 2023.

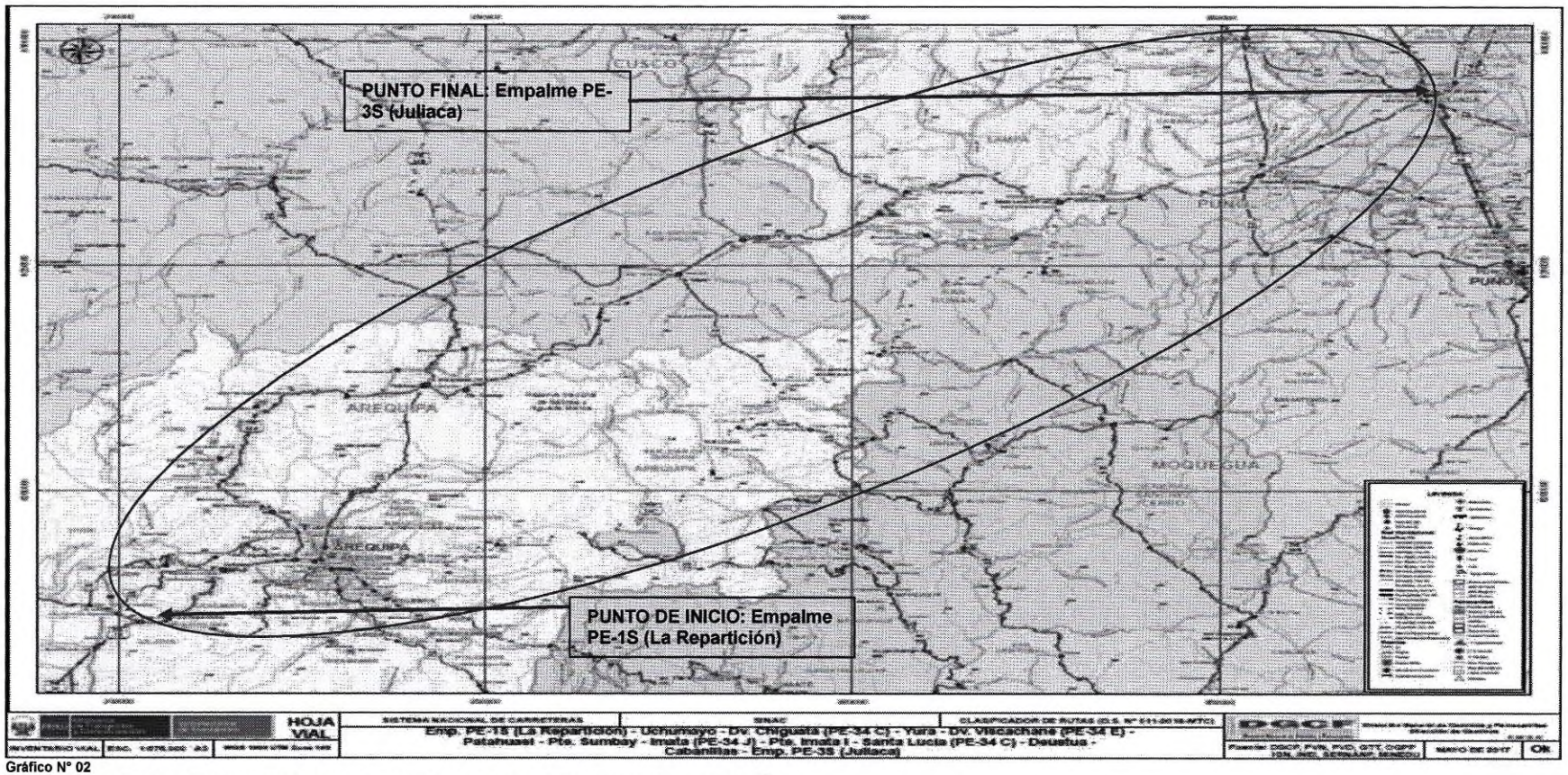



**Gráfico N° 02**

**Fuente y elaboración: Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones**[8]

[8] Extraído del siguiente enlace web: https://portal.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas_carreteras/Mapas%20RVN/PE-34A.pdf, consultado por última vez el 12 de mayo de 2023.

Este Eje Transversal reviste una mayor importancia, pues al interconectarse con el Eje Longitudinal de la Costa del Sur o Ruta PE-1S o Carretera Panamericana Sur[9], articulan una de las principales infraestructuras viales del Sur del País, dado que permite la conectar a los Departamentos de la zona sur con la zona costera del país, permitiendo a su vez el tránsito de mercancías y personas a lo largo del país.

Ahora bien, dentro de las carreteras que conforman la Red Vial Departamental, tenemos la Ruta AR 115, la que, de conformidad a lo señalado en el punto 2) del Anexo del Decreto Supremo N° 011-2016-MTC, la sitúa dentro del departamento de Arequipa, teniendo una trayectoria que recorre los distritos de Arequipa, Sachaca, Tiabaya, Yarabamba, Uchumayo y La Joya:

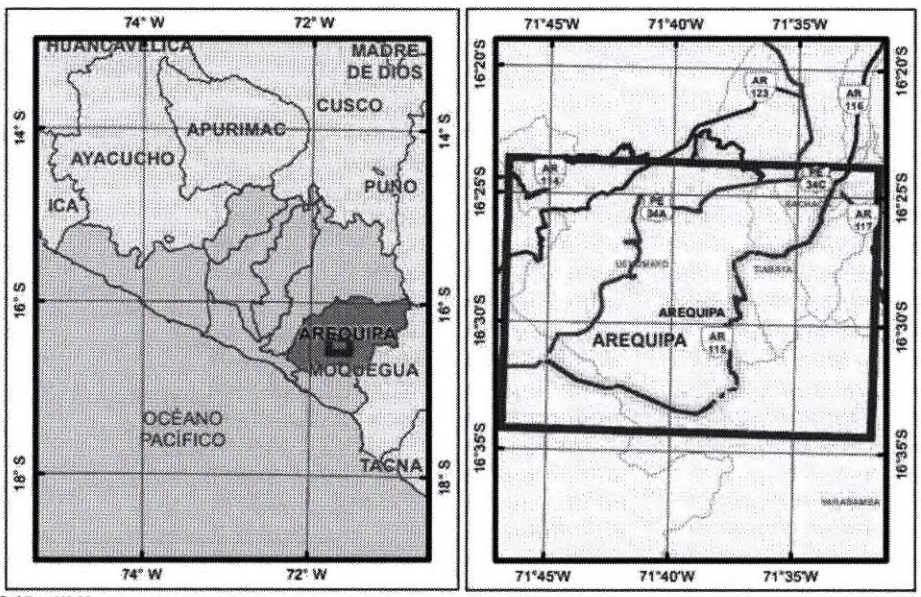



**Gráfico N° 03**
**Fuente y elaboración: Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones[10]**

Según la normativa antes citada, la Ruta AR 115, cuenta con la siguiente trayectoria: Empalme PE-34 A (Desvío Tiabaya) - Tiabaya - Sachaca - Empalme PE-34 C. Esta trayectoria se encuentra graficada de la siguiente forma:



[9] Que articulándose con el Eje Longitudinal de la Costa Norte o Ruta PE – 1N o Carretera Panamericana Norte, conectan de Norte a Sur y viceversa, toda la costa del territorio peruano.

[10] Extraído del siguiente enlace web: https://portal.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas_carreteras/Mapas%20RVD/Arequipa/AR-115.pdf, consultado por última vez el 12 de mayo de 2023.

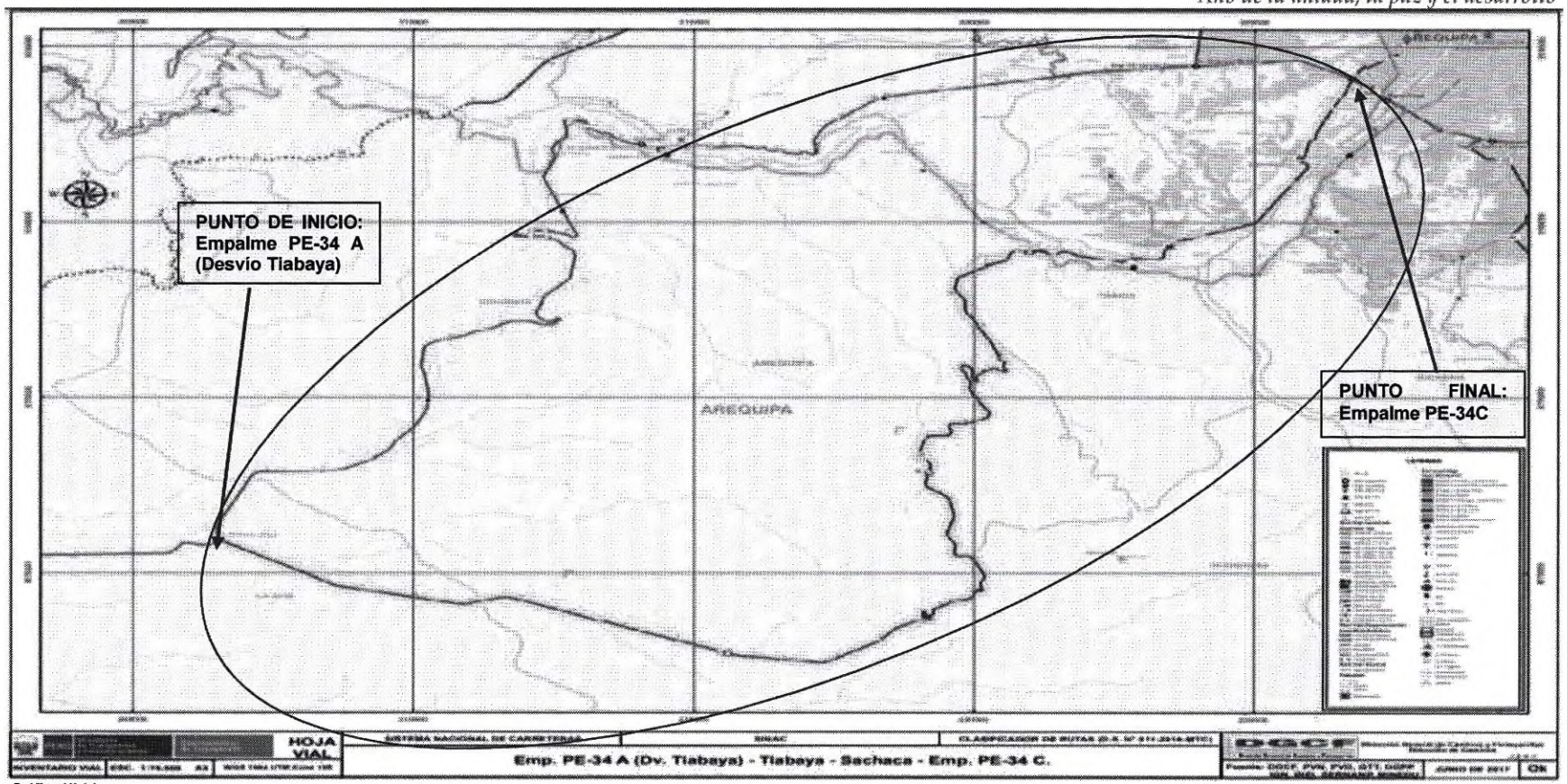



**Gráfico N° 04**
**Fuente y elaboración: Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones**[11]

[11] Extraído del siguiente enlace web: https://portal.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas_carreteras/Mapas%20RVD/Arequipa/AR-115.pdf, consultado por última vez el 12 de mayo de 2023.

Esta Ruta Departamental, reviste -de igual modo que la Ruta PE 34-A una relevancia especial, pero esta vez solo dentro del departamento de Arequipa, ya que, en la actualidad, sirve como una vía alterna de menor clasificación y envergadura que una Ruta Nacional, por la cual discurre -por lo general- el tránsito particular del cono sur del departamento de Arequipa, no vinculado al transporte masivo de personas, y, de algún modo, trata de alivianar la carga vehicular que soporta hoy por hoy la Ruta PE 34-A, por donde discurre el tráfico vehicular de todo tipo (transporte masivo de personas, transporte particular y transporte de carga, **por ser la principal vía de acceso y salida por el norte al departamento de Arequipa**), todo ello, debido a que la Ruta AR 115, al igual que la Ruta PE 34-A, se articulan con la Ruta Nacional PE 1S.

Ahora bien, para efectos de la presente propuesta legislativa, lo que se busca, es establecer dentro del departamento de Arequipa, una nueva ruta interurbana, que sirva como una vía de tránsito alterna tanto para la Ruta PE 34-A y la Ruta AR 115, que hoy por hoy se constituyen, la primera, como una -por no decir la única- de las principales vías de acceso a la ciudad, provincia y departamento de Arequipa (pues recibe los vehículos que llegan de la zona suroriental del país); y la segunda, como la principal vía alterna que parte de la ciudad de Arequipa y que es utilizada para evitar la saturada Ruta PE 34-A.



Para tal efecto, se propondrá la creación de un servicio de transitabilidad interurbano con una trayectoria (tentativa[12]) que tendrá como punto de partida el Distrito de Yarabamba, Provincia de Arequipa, y, como punto final (referencialmente), el Punto Kilométrico 1005 de la Ruta PE 1-S, teniendo una longitud y superficie de rodadura de 65 kilómetros aproximadamente, atravesando los distritos de Yarabamba y La Joya, según se puede apreciar del siguiente gráfico tentativo:

*(continúa en la siguiente página)*

[12] Se habla de tentativa, puesto que, en el distrito de Yarabamba se encuentran las operaciones mineras extractivas de cobre de Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A, por lo que la nueva ruta vial interurbana, deberá rodearlas con un margen de distancia que los estudios técnicos a cargo de los gobiernos locales señalados en la disposición complementaria de la propuesta legislativa.

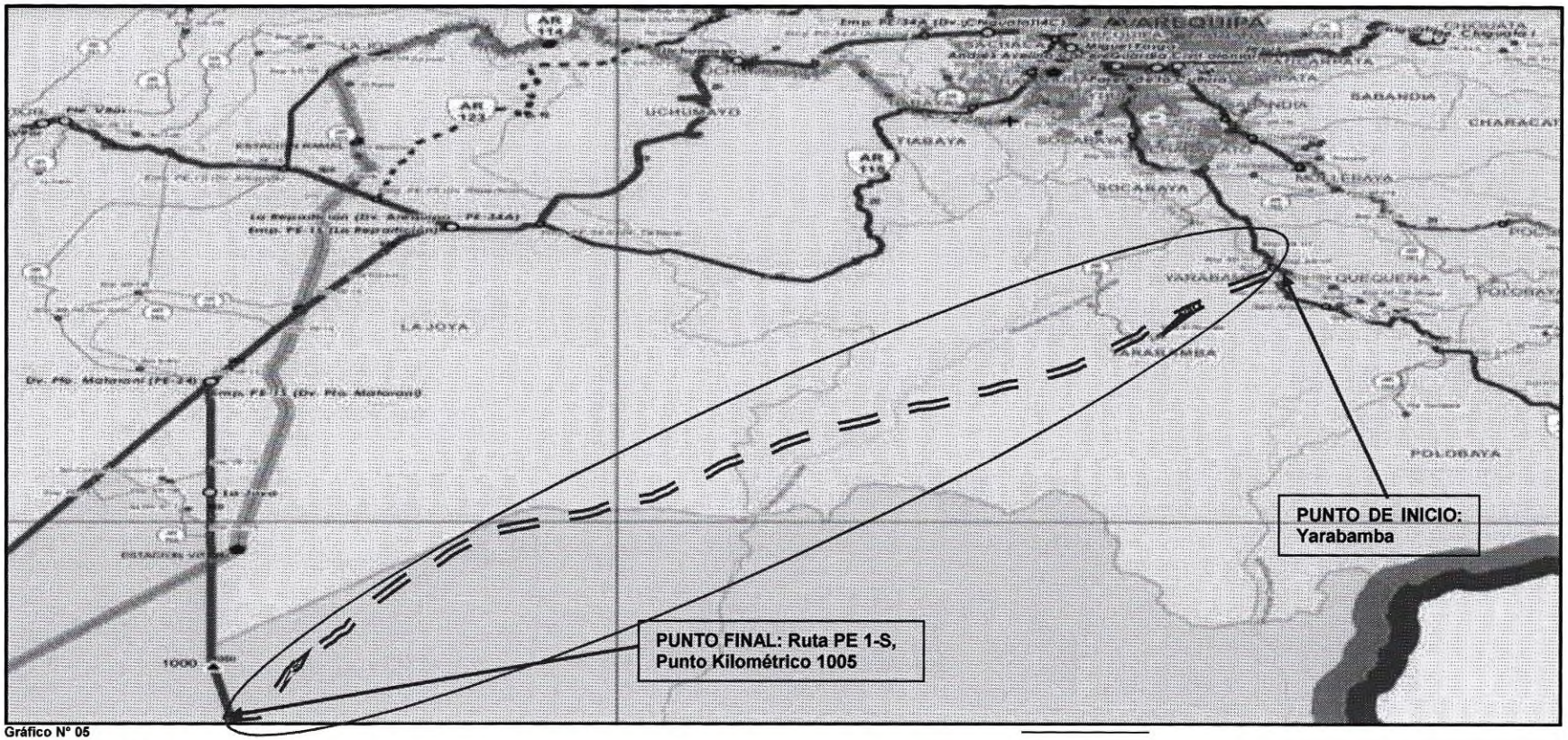



**Gráfico N° 05**

**= = Trayectoria tentativa**

**Fuente y elaboración: Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones**[13]

[13] Extraído del siguiente enlace web: https://portal.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas_carreteras/Mapas%20Departamentales/04-AREQUIPA.pdf, consultado por última vez el 12 de mayo de 2023.

**2) <u>De la creación del servicio de transitabilidad vial interurbano en la vía departamental PE 1S Km. 1005, Yarabamba – Islay y su repercusión en la conexión intrarregional del departamento de Arequipa</u>**

Como podemos observar del Gráfico N° 05, resulta evidente que la creación del servicio de transitabilidad vial interurbano en la vía departamental PE 1S km 1005, Yarabamba – Islay, permitirá la interconexión interregional dentro de la provincia de Arequipa, puesto que incorpora dentro del sistema de infraestructura vial provincial (que la componen rutas nacionales, departamentales y vecinales), una nueva ruta vecinal, que conectará los distritos de Yarabamba y la Joya a través de la construcción de una carretera con una extensión aproximada de 65 kilómetros, la cual servirá para el tránsito vehicular de todo tipo de transporte vehicular (carga pesada, transporte masivo de personas, transporte privado).

Asimismo, permite la conexión interregional entre las provincias de Arequipa, puesto que esta nueva ruta vecinal, se articulará:

1) Directamente con el Eje Transversal de la Costa Sur o Ruta Nacional PE – 1S, en el Punto Kilométrico 1005, lo que permitirá el tránsito vehicular hacia el distrito de Mollendo y Cocachacra de la provincia de Islay, así como las demás localidades de la zona sur por las que recorre esta Ruta Nacional
2) Indirectamente con la Ruta Nacional PE – 34, pues al articularse con el Eje Transversal de la Costa Sur o Ruta Nacional PE – 1S, permite que el tránsito vehicular hacia la Ruta PE 34, y se dirija hacia el distrito de Matarani-Islay de la Provincia de Islay, lo cual es de suma importancia, en tanto, en este se ubica el Puerto de Matarani, el cual según lo señalado por el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público[14] (en adelante OSITRAN), para el año 2019, se ha convertido en la puerta salida del concentrado de minerales de los Proyectos Mineros Las Bambas (Apurímac), Constancia (Cusco), Antapaccay (Cusco) y Cerro Verde (Arequipa) y uno de los principales puertos de entrada para las importaciones de todo tipo de productos (pp. 5; 9; 18). O de ser el caso, servirá como punto de partida para la creación de un nuevo servicio de transitabilidad vial interurbano que podría articularse de forma directa ya sea: **a)** Con la Ruta PE – 34 en su Punto Kilométrico 25 o Paradero Guerreros, con una carretera cuya longitud sea de entre 15 a 20 kilómetros aproximadamente; y/o **b)** Con la nueva Vía de Evitamiento de Mollendo que forma parte de la Ruta PE 1-S a efectos de tener conexión directa y permitir la interconexión nacional, puesto que ya se señalo precedentemente esta Ruta, denominada Carretera



[14] Informe de Desempeño 2019, Concesión del Terminal Portuario de Matarani (2020). OSITRAN. Extraído del siguiente enlace web: https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2020/07/id-tisur-2019-.pdf, consultado por última vez el 12 de mayo de 2023.

Panamericana, permite la conexión de norte a sus y viceversa, a lo largo de la costa de nuestro país.

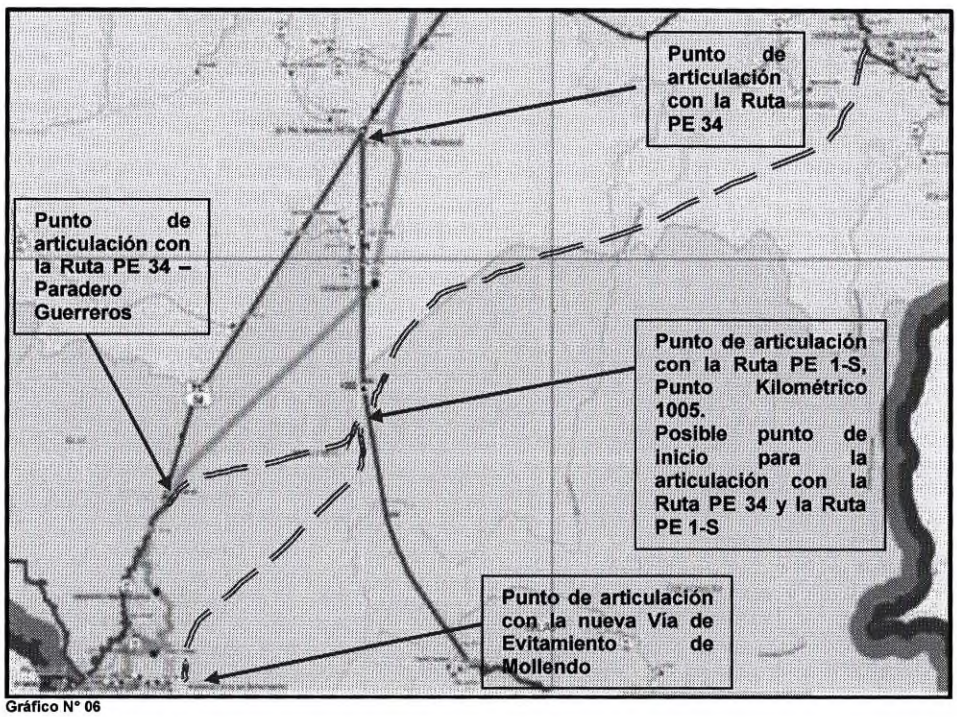



**Gráfico N° 06**
**= = Trayectoria tentativa**
**Fuente y elaboración: Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones**[15]



Es así que, respecto a este extremo de la presente propuesta legislativa, no cabe duda alguna de la importancia que representa la creación del servicio de transitabilidad vial interurbano en la vía departamental PE 1S km 1005, Yarabamba – Islay, pues traerá beneficios a nivel intrarregional, cerrando brechas de infraestructura vial y conectando a la población de la región al otorgárseles nuevas rutas de acceso y tránsito.

**3) <u>De la creación del servicio de transitabilidad vial interurbano en la vía departamental PE 1S Km. 1005, Yarabamba – Islay, como mecanismo descongestionamiento vehicular</u>**

Como ya se adelantó en el acápite precedente, Arequipa, al contar por el norte con la Ruta PE 34-A como una única vía de acceso y salida, para el tránsito vehicular de carga pesada y transporte de personas, resulta lógico inferir que, en la actualidad, esta ruta se encuentre altamente congestionada debido a importancia y uso, como vía de conexión intra e interregional.

---

[15] Extraído del siguiente enlace web: https://portal.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas_carreteras/Mapas%20Departamentales/04-AREQUIPA.pdf, consultado por última vez el 12 de mayo de 2023.

En efecto, el Plan de Negocios 2020 presentado por la Concesionaria Vial del Sur S.A. – COVISUR[16], ante el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN[17], señala que para el año 2017 el Índice Medio Diario[18] (en adelante IMD), alcanzó la cifra de 3,402 vehículos automotores.

Sin embargo, a efectos de determinar el IMD que soporta en la actualidad la Ruta Nacional PE - 34A que ha sido materia de análisis a través del presente proyecto de Ley, es que realizamos estudios particulares para contrastarlos con el IMD señalado por COVISUR; es así que estos estudios se realizaron durante el periodo comprendido del 01 al 09 de abril de 2023, donde pudimos determinar que el IMD alcanzó la cifra de 5,300 vehículos automotores, es decir que para el año 2023 existió un incremento del 55.79 % en comparación a las cifras obtenidas en el año 2017, lo cual se debió sustancialmente al incremento del parque automotor para el transporte por carretera, tal y como se puede advertir de las cifras recabadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones:



[16] Empresa que tiene a su cargo la concesión de parte de la Ruta Nacional PE 34-A, en el Tramo 5 que recorre el Desvío Vizcachane (vía de acceso a la ciudad de Arequipa por el Norte), hasta el puerto de Matarani.

[17] Extraído del siguiente enlace web: https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/pdn-2020-covisur.pdf, consultado por última vez el 12 de mayo de 2023.

[18] Según lo señalado en el Glosario de Términos de uso frecuente en proyectos de infraestructura vial, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 660-2008-MTC/02 y Resolución Directoral N° 02-2018-MTC/14, se señala que el IMD, es aquel índice que mide el volumen promedio del tránsito vehicular en ambos sentidos de una carretera durante 24 horas, de una muestra vehicular (conteo vehicular).

Se logra advertir la relación antes acotada, puesto que para el año 2017 el parque automotor dedicado al transporte de pasajeros por carretera alcanzó la cifra de 13,786 vehículos, mientras que para el año 2022 (año inmediatamente anterior a la medición del IMD que realizamos), se contó con un parque automotor compuesto por 20,537 vehículos, es decir nos encontramos ante un incremento sustancial del 48.97%.



En relación a la Ruta Departamental AR 115, según las estadísticas recabadas por Prado[19], esta Ruta para el año 2018, soportó un Índice Medio Diario Anual de 2,766 vehículos (pp. 48).

Pues bien, ante el aumento sustancial del IMD, resulta necesaria la adopción de mecanismos necesarios para lograr el descongestionamiento de la Ruta Nacional PE 34-A, siendo el más óptimo e idóneo la construcción o (en el presente caso) la implementación de nuevas vías por las cuales puedan discurrir las unidades vehiculares a efectos de descongestionar la Ruta Nacional PE 34-A.

[19] Prado, F. (2018). *Modernización de la Infraestructura vial de acuerdo al Manual DG-2018-Arequipa.* Extraído del siguiente enlace web: https://repositorio.upla.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12848/806/T037_43616317_T.pdf?sequence=1&isAllowed=y, consultado por última vez el 12 de mayo de 2023.

**4) <u>De la creación del servicio de transitabilidad vial interurbano en la vía departamental PE 1S Km. 1005, Yarabamba – Islay, como mecanismo de apoyo para las MYPE</u>[20]**

Como punto más importante y sobre la cual, tiene mayor incidencia la presente propuesta legislativa, son los beneficios que acarreará la construcción del servicio de transitabilidad vial interurbano en la vía departamental PE 1S KM 1005, Yarabamba – Islay, para las MYPE del sur del país, en tanto esta zona aglomera una gran cantidad de MYPE dedicadas a diversos sectores económicos (comercio, servicios, manufactura, construcción, minería, entre otros) y que utilizan las rutas nacionales para el transporte de mercancías que adquieren de sus proveedores o que remiten a los adquirientes de sus productos, ya que, hoy por hoy, la infraestructura vial terrestre a nivel nacional, es el principal canal de transporte del que se vale el comercio nacional.

Para el año 2021, según lo señalado por el Ministerio de la Producción (en adelante PRODUCE), en la Estadística de Concentración sectorial y territorial de las Mipymes 2021[21], el Perú contó con 2,115,449 de MYPES, las cuales se distribuyeron en las regiones del sur del país de la siguiente forma: en Arequipa[22], un total de 125,648 (hubo un incremento del +20.4% en comparación al año 2020); en Cusco[23], un total de 80,938 (hubo un incremento del +15.5% en comparación al año 2020); en Puno[24], un total de 58,446 (hubo un incremento del +28.9% en comparación al año 2021); en



[20] Sobre el particular nos permitimos reiterar los fundamentos ya expresados por el autor en el punto 2.1.3 (pp.16-20) en su Proyecto de Ley N° 4865/2022-CR, aprobado en el Pleno del Congreso de la República el 11 de mayo de 2023, por tener la misma incidencia e impacto económico en la misma zona geográfica-productiva a la que hace referencia en el referido Proyecto de Ley, el cual puede ser consultado en el siguiente enlace web: https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/OTcyNjE=/pdf/PL0486520230503.

[21] Contenido en el siguiente enlace web: https://ogeiee.produce.gob.pe/index.php/en/2017-11-05-06-56-11/estadisticas-mipyme-2/item/download/1431_b9fd42b41790364b42b968dff441f2ff, consultado por última vez el 12 de mayo de 2023.

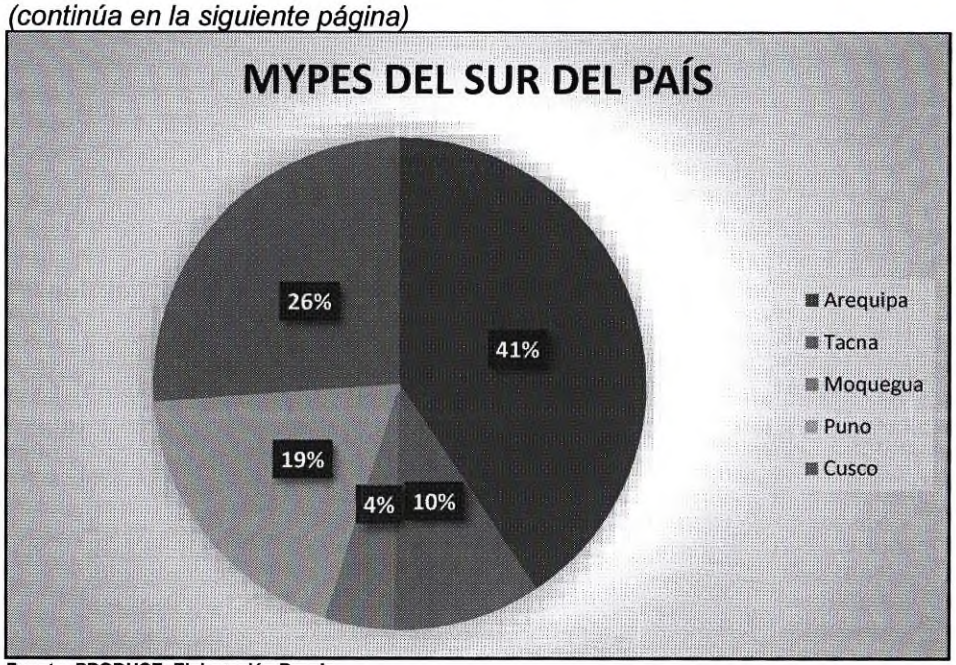
[22] Cifras recabadas del Diagnostico Productivo Regional AREQUIPA del año 2021, contenido en el siguiente en lace web: https://ogeiee.produce.gob.pe/images/oee/regiones/21/F_Arequipa.pdf, consultado por última vez el 12 de mayo de 2023.

[23] Cifras recabadas del Diagnostico Productivo Regional CUSCO del año 2021, contenido en el siguiente en lace web: https://ogeiee.produce.gob.pe/images/oee/regiones/22/FD_cusco.pdf, consultado por última vez el 12 de mayo de 2023.

[24] Cifras recabadas del Diagnostico Productivo Regional PUNO del año 2021, contenido en el siguiente en lace web: https://ogeiee.produce.gob.pe/images/oee/regiones/22/FD_Puno.pdf, consultado por última vez el 12 de mayo de 2023.

Moquegua[25], un total de 14,118 (hubo un incremento del +17.6% en comparación al año 2021); en Tacna[26], un total de 30,099 (hubo un incremento del +17.9%).

*(continúa en la siguiente página)*




**Fuente: PRODUCE. Elaboración Propia**



En conjunto, la zona sur del país aglomeró un total de 309,249 MYPE's, es decir concentró cerca del 14,62% del total de MYPE´s del país; si bien es cierto esta cifra, a simple vista, no representa una porcentaje considerable, pero si la comparamos con el 1,018,548 MYPE's que se concentran en la región de Lima-Callao[27] y que representan casi el 50% (48.14%) del total de MYPE's a nivel nacional, podemos observar que toman mayor relevancia, puesto que representan el 28% del 52% restante, es decir que tenemos

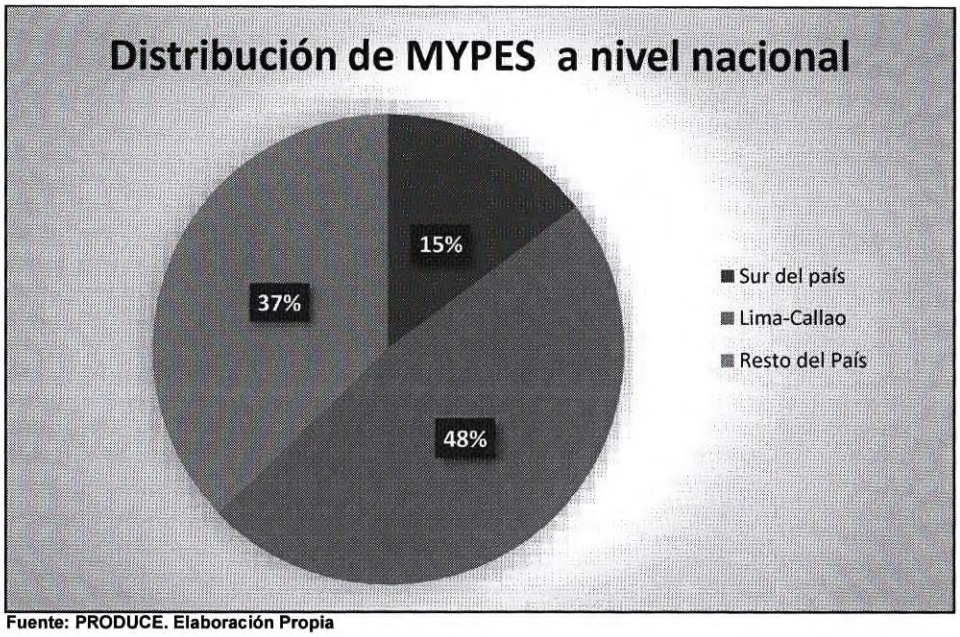
[25] Cifras recabadas del Diagnostico Productivo Regional MOQUEGUA del año 2021, contenido en el siguiente en lace web: https://ogeiee.produce.gob.pe/images/oee/regiones/22/FD_moquegua.pdf, consultado por última vez el 12 de mayo de 2023.

[26] Cifras recabadas del Diagnóstico Productivo Regional TACNA del año 2021, contenido en el siguiente en lace web: https://ogeiee.produce.gob.pe/images/oee/regiones/22/FD_Tacna.pdf, consultado por última vez el 12 de mayo de 2023.

[27] Cifras recabadas de los Diagnósticos Productivos Regionales LIMA y CALLAO del año 2021, contenidos en los siguientes enlaces web: https://ogeiee.produce.gob.pe/images/oee/regiones/21/F_Lima.pdf, y, https://ogeiee.produce.gob.pe/images/oee/regiones/22/FD_callao.pdf, consultados por última vez el 12 de mayo de 2023.

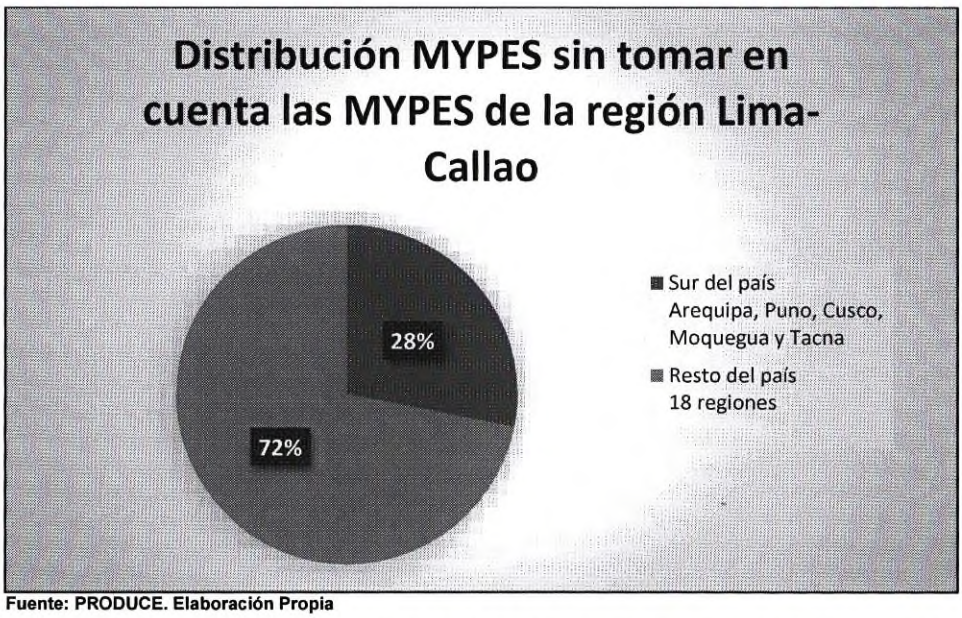
787,652 MYPE's que representan el 72% del 50% restante, distribuidas en las 18 regiones restantes del país.

*(continúa en la siguiente página)*




**Fuente: PRODUCE. Elaboración Propia**






**Fuente: PRODUCE. Elaboración Propia**

Podemos advertir entonces, la importancia que representa la zona sur del país, respecto a las actividades comerciales que se realizan a nivel de MYPE's en todo el territorio peruano.

Sobre el particular, según lo señalado por Instituto Nacional de Estadística e Informática[28] (en adelante INEI) en el año 2018, se realizaron a nivel de tres principales actividades económicas: actividades de manufactura[29], actividades comerciales[30] y actividades de servicios[31].

Estas actividades fueron realizadas en el año 2018 por 313,618 MYPE's, según el siguiente detalle:

**Fuente: INEI. Elaboración Propia**

Como se logra observar del gráfico anterior, las actividades económicas se sectorizan y orientan básicamente a la prestación de servicios y actividades comerciales, siendo un reducido porcentaje de MYPE's que se dedican a las



[28] Perú Estructura Empresarial, 2018, contenido en el siguiente enlace web: https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1703/libro.pdf, consultado por última vez el 12 de mayo de 2023.
[29] Ibidem. Según lo señalado por el INEI, las actividades de manufactura son aquellas en las cuales se realiza la transformación a través de procesos físicos o químicos de materia prima, sustancias o componentes en productos nuevos.
[30] Ibidem. Según lo señalado por el INEI, las actividades comerciales se encuentran clasificadas en la Sección G de la Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las actividades económicas, la cual se divide a su vez en: Reparación de vehículos automotores y motocicletas, **comercio al por mayor y comercio al por menor**.
[31] Ibidem. Según lo señalado por el INEI, las actividades de servicios engloban una amplia gama de actividades, así tenemos: transporte y almacenamiento, actividades de alojamiento y servicios de comidas, información y telecomunicaciones, actividades inmobiliarias, actividades de servicios profesionales, técnicos y de apoyo empresarial, enseñanza, atención de salud y actividades artísticas, entretenimiento, y otros servicios como financieras, seguros, administración pública, etc.

actividades de manufactura, sin embargo, estas últimas junto con las comerciales, son las que se valen de las redes viales o infraestructura vial (vecinal, regional o nacional), como parte de su proceso productivo-comercial, ya que en el caso de las actividades de manufactura, se utilizan para el transporte de materias primas adquiridas para su transformación y su posterior envió al adquiriente o puesta en comercialización (que en su mayoría son aquellas empresas-MYPE's que realizan actividades de venta al por mayor o por menor, quienes a su vez venden estos productos al consumidor final); por otro lado, en el caso de las actividades comerciales, resulta evidente que las redes viales o infraestructura vial, se utiliza para la adquisición y venta de los productos adquiridos, los cuales pueden provenir de proveedores locales o externos (por ejemplo: de otras provincias y/o regiones aledañas, o productos importados que llegan a través de las distintas vías: marítima, terrestre, aérea o pluvial, teniendo en cuenta la demografía y las rutas de comercio de nuestro país).

Por otra parte, cabe resaltar que las actividades de servicios, también se valen de la red vial nacional para el desarrollo de sus actividades productivas (tales como las actividades de transporte), por lo que, del mismo modo, para su realización requieren del uso de las redes viles o infraestructura vial. A mayor abundamiento, esto se ve contrastado en lo señalado por MTC[32], puesto que la Ruta 34A, la compone el corredor o cadena logística consolidada del país que es el Corredor Arequipa Juliaca, por la que transitan las mercancías y productos de los principales sectores productivos que son: agrícola, industria alimentaria, productos del mar, sector minero, industria química e industria de la moda; por otro lado, señala que uno de los principales problemas es la infraestructura vial, **dado que la red vial subnacional prioritaria se encuentra en mal estado y son inexistentes las áreas de descanso apropiadas para los transportistas a lo largo de la red vial nacional que conforma este corredor logístico** (pp. 61; 264).



Es así, que teniendo en cuenta el contexto señalado en párrafos anteriores, vemos la creación del servicio de transitabilidad vial interurbano en la vía departamental PE 1S KM 1005, Yarabamba – Islay, tiene una especial incidencia en las MYPES de la zona Sur del país, por ser altamente beneficiosa para el desarrollo de sus actividades económicas; puesto que como ya se ha abordado -abundantemente- en puntos precedentes, la habilitación de una nueva vía terrestre adicional Ruta PE 34-A y que se articula con la red vial nacional, otorga a las MYPES de las regiones del sur del país, una nueva ruta para la realización de las actividades económicas antes desarrolladas (hacia dicha zona o el resto del país), actividades que en

[32] Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2023). *Documento Técnico Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032, Oportunidades, desafíos y líneas de acción*. MTC. Extraído del siguiente enlace web: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4346974/Plan%20Nacional%20de%20Servicios%20e%20Infraestructura%20Log%C3%ADstica%20de%20Transporte%20al%202032.pdf?v=1680192792, consultado por última vez el 12 de mayo de 2023.

la actualidad se realizan a través de la Ruta PE – 34-A (y cuyos beneficios se traducen en reducciones de costos operacionales, debido a que al existir una nueva vía de acceso a la red vial nacional (hacia el norte o hacia el sur del país), se reduce el tiempo del transporte de mercancías, transporte en general, se reducen los tiempos de producción (lo que consecuentemente reduce el costo de los procesos productivos), entre otros; por tanto, no cabe duda de la valía que representa la presente propuesta legislativa para el desarrollo económico del país.

## 2.2. MARCO LEGAL

- ✓ Constitución Política del Perú de 1993.
- ✓ Reglamento del Congreso de la República.
- ✓ Ley N° 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.
- ✓ Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- ✓ Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- ✓ Ley N° 27783, Ley de Bases de la Descentralización.
- ✓ Ley N° 27293, Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública.
- ✓ Decreto Supremo N° 011-2016-MTC, Decreto Supremo que aprueba la actualización del Clasificador de Rutas del SINAC.
- ✓ Decreto Supremo N° 017-2007-MTC, Reglamento de Jerarquización Vial.
- ✓ Resolución Ministerial N° 660-2008-MTC/02 y Resolución Directoral °| 02-2018-MTC/14, Glosario de Términos de uso frecuente en proyectos de infraestructura vial.
- ✓ Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad.



## 2.3. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA:

La infraestructura vial nacional que compone el SINAC, cuenta con un déficit de infraestructura, tal y como se ha ido desarrollando a lo largo de la presente propuesta legislativa; dentro de este déficit de infraestructura vial, tenemos el que se encuentra localizada geográficamente en el departamento de Arequipa, dado que, en la actualidad, tanto la Ruta PE 34-A y la Ruta AR-115, se encuentran saturadas por el tránsito vehicular que discurren por estas carreteras, lo que se traduce en la falta de infraestructura vial para soportar el tránsito de particulares, transporte masivo de personas, transporte de carga pesada y mercancías principales (estos últimos componen uno de los corredores logísticos consolidados "Ruta PE 34-A", que trasladan los productos y mercancías de los principales sectores productivos del sur del país), lo que genera el congestionamiento vehicular de dichas Rutas, así como los incrementos en los tiempos de transporte de las personas, los productos y mercancías, mayores costos operativos para las empresas y el consecuente encarecimiento de los productos y servicios de cara a los consumidores, así como, la reducción de la competitividad de las empresas.

## 2.4. NECESIDAD DE DAR SOLUCIÓN A DICHA PROBLEMÁTICA:

Ante la problemática antes detallada, resulta necesario la construcción de nuevas vías o el mejoramiento y habilitación de vías preexistentes (Rutas Departamentales o Vecinales), que articulándose con la infraestructura vial nacional, permitan establecer vías alternas por las cuales pueda discurrir parte del tráfico vehicular que transita a través de -y congestiona- la Ruta PE-34-A y la Ruta AR 115, con destino hacia las regiones del sur de país, o que parten de estas últimas con destino a las distintas regiones del país o viceversa.

Del mismo modo, las MYPES ubicadas a lo largo del sur del país que realizan actividades económicas referidas a: manufactura, comercio y la prestación de servicios, se valen de la red vial antes señalada para la realización de sus actividades productivas (transporte de mercancías y/o productos manufacturados para su comercio nacional o internacional, transporte de materias primas nacionales o importadas, transporte de personal, entre otros); por lo que al encontrarse congestionada, incurrirían en costos adicionales para la realización de los procesos productivos a su cargo, lo que a su vez, devendría en el encarecimiento de sus productos o en algunos casos en el retraso o imposibilidad de cumplir con sus obligaciones comerciales.

## 2.5. PROPUESTA DE SOLUCIÓN:



Por medio de la presente propuesta legislativa, a efectos de brindar un mecanismo de solución a la problemática antes detallada, se propone la creación del servicio de transitabilidad vial interurbano en la vía departamental PE 1S KM 1005, Yarabamba – Islay, con una longitud aproximada de 65 kilómetros, la misma que iniciará referencialmente desde Yarabamba y culminará en el Punto Kilométrico 1005 de la Longitudinal de la Costa Sur, Ruta PE – 1S; con el objetivo de implementar una ruta adicional o alterna a nuestra red vial nacional, la cual se articula con las demás Rutas Nacionales, Locales y Departamentales, lo que permitirá que a través de la misma, discurran las unidades vehiculares que hoy por hoy utilizan como vía principal la Ruta PE 34-A y la Ruta AR 115, para dirigirse hacia las regiones del sur o que transitan los vehículos las zona antes señalada, para dirigirse a las demás regiones del país y viceversa.

# III. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

De conformidad a lo señalado en el artículo 79° de la Constitución Política del Perú, en concordancia con lo establecido en el artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República, las iniciativas legislativas están impedidas de contemplar dentro de las mismas disposiciones referidas a la creación o incremento del gasto público; es así que, guardando concordancia con las disposiciones normativas antes glosadas, el presente Proyecto de Ley, al ser de naturaleza propositiva, ya que, su objeto es que los gobiernos locales, de forma

posterior a la promulgación de la presente propuesta legislativa, dispongan las acciones que resulten necesarias para la creación del servicio de transitabilidad vial interurbano en la vía departamental PE 1S KM 1005, Yarabamba – Islay, como mecanismos para: 1) La Interconexión Interregional e intrarregional; 2) Descongestionamiento vehicular; y; 3) Apoyo para las MYPE's; **NO SIGNIFICA UNA INICIATIVA DE GASTO**, al no ordenarse la creación o ejecución de obras públicas por Ley, es decir no contraviene la Constitución Política del Perú, el Reglamento del Congreso u otra normal legal peruana referida a este aspecto.

Por otro lado, la misma guarda concordancia con el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad, puesto que cumple con el siguiente objetivo prioritario:

- **Objetivo 3 - Mejorar la calidad de vida de los ciudadanos:**
  En tanto, la presente propuesta legislativa, cumple con impulsar inversión en infraestructura que cubra las necesidades básicas y este orientada a la mejora de calidad de vida de la población y MYPE'S del sur del Perú, en tanto se crean adecuadas condiciones para la transitabilidad vehicular.

## IV. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La presente iniciativa respecto al análisis de costo beneficio, debe diferenciar:



| EFECTOS | POSITIVOS | NEGATIVOS |
|---|---|---|
| **ESTADO** | ✓ La creación del servicio de transitabilidad vial interurbano en la vía departamental PE 1S KM 1005, Yarabamba – Islay, permite cerrar las brechas y remediar el déficit de infraestructura vial existentes en el SINAC. | ✓ No se advierten. |
| **SOCIEDAD** | ✓ No se en incurren en costos financieros[33] que recaerían sobre la población.<br>✓ No se incurren en costos de cumplimiento[34] que | ✓ No se advierten. |

[33] Se entiende por costos financieros, aquellos gastos en los que incurriría la población para la realización de trámites, procedimientos, pago de tarifas, tasas entre otros.
[34] Al hablarse de costos de cumplimiento, se hace referencia a aquellos costos en los que incurriría la población o los entes del Estado, como consecuencia directa de la incorporación de las Leyes dentro de nuestro ordenamiento nacional. Estas pueden ser de carácter sustantivo o administrativo:

| | | |
|---|---|---|
| | recaerían en la población.<br>✓ La población del departamento de Arequipa, contaría con mayor infraestructura vial, para desplazarse a través de esta región y hacia las regiones; del mismo modo, le permite a la población contar con una vía de acceso alterna o distinta que se articula con la red vial nacional y que permita su desplazamiento hacia la zona sur del país.<br>✓ Se beneficia a las MYPE al abrir nuevas rutas comerciales, desde y hacia el sur del país, que se articulan con la red vial nacional, lo cual repercute directamente en sus costos de transacción (traslado de materias primas, transporte de mercancías, reducción tiempo de traslado, entre otros), lo que mejora sustancialmente e indudablemente su competitividad en el mercado. | |



## V. VINCULACIÓN CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL

La Presente Iniciativa Legislativa tiene relación con las siguientes Políticas de Estado del Acuerdo Nacional:

- Sustantivo. - Son aquellos requerimientos establecidos para el cumplimiento de la Ley que se trasladan a los ciudadanos, caracterizados por la adquisición de equipos, instalaciones, implementos, capacitaciones u otros, y, cuya ausencia o incumplimiento acarrea una sanción de carácter administrativo o penal.
- Administrativos. - Son aquellas obligaciones distintas a las sustantivas y que se encuentran obligadas a cumplir los ciudadanos, tales como brindar informaciones periódicas a la autoridad administrativa, realizar auditorías u otras.

**PRIMER OBJETIVO: DEMOCRACIA Y ESTADO DE DERECHO**
**Política VIII:** Afirmación de la identidad nacional: (c) promoverá la eficiencia y transparencia en la regulación y provisión de servicios públicos, así como en el desarrollo de infraestructura en todos los ámbitos territoriales.

**SEGUNDO OBJETIVO: EQUIDAD Y JUSTICIA SOCIAL**
**Política X:** Reducción de la pobreza: (a) promoverá la producción, el desarrollo empresarial local y el empleo.

**TERCER OBJETIVO: COMPETITIVIDAD DEL PAÍS**
**Política XVIII:** Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica: (d) proveerá infraestructura adecuada; (e) promoverá una mayor competencia en los mercados de bienes y servicios, financieros y de capitales.

**Política XXI:** Desarrollo en infraestructura y vivienda: (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.