**SUMILLA: LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA DOBLE VIA, NUÑOA – MACUSANI, DENOMINADO COMO: "LA RUTA DE LA ALPACA"**

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
18 SEP. 2023
RECIBIDO
Firma: ____ Hora: 4:45 pm

# *Proyecto de Ley*

Los Congresistas de la República, a iniciativa del Congresista **JORGE LUIS FLORES ANCACHI**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa previsto por el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y según lo regulado por los artículos 67° 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presentan a consideración del Congreso de la Republica la siguiente iniciativa legislativa:

## FÓRMULA LEGAL:

## LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA DOBLE VIA, NUÑOA – MACUSANI, DENOMINADO COMO: "LA RUTA DE LA ALPACA"

**Artículo único. – Declárase de interés nacional y necesidad pública**
Declárese de preferente interés nacional y necesidad pública la construcción de la carretera doble vía, Nuñoa – Macusani, denominada como "La Ruta de la Alpaca", el que permitirá reducir los costos y tiempos de transporte de manera que se incentive la comunicación y desarrollo socioeconómico y agropecuario.

## DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA

**Articulo único.** – El Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de Economía y Finanzas, y los gobiernos regionales de Puno, Cusco, Arequipa, Madre de Dios y Apurimac, actúan de acuerdo a sus competencias para el cumplimiento de la presente ley.

Lima, setiembre de 2023

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
JORGE LUIS FLORES ANCACHI

JORGE LUIS FLORES ANCACHI
CONGRESISTA DE LA REPUBLICA

CONG. JHAEC DARWIN ESPINOZA VARGAS
VOCERO TITULAR
BANCADA DEL GRUPO PARLAMENTARIO
ACCION POPULAR

# I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El presente proyecto de ley surge como una iniciativa estratégica para impulsar el desarrollo socioeconómico y agropecuario en las regiones que conectaría la carretera doble vía Nuñoa – Macusani, denotada como "La Ruta de la Alpaca". A continuación, se detallan los principales motivos que sustentan la necesidad y relevancia de esta iniciativa:

Fomento del Desarrollo Regional

La construcción de la "Ruta de la Alpaca" facilitará un acceso más fluido y seguro entre las regiones de Puno, Cusco, Arequipa, Madre de Dios y Apurímac. Esta conectividad estimulará la integración regional, permitiendo un intercambio más dinámico de bienes y servicios, lo que a su vez impulsará el desarrollo económico y social en estas áreas.

Potenciación de la Industria Agropecuaria

La región donde se ubicará la carretera es conocida por su potencial en la producción de alpaca, un recurso valioso tanto para la economía local como nacional. Esta vía facilitará el transporte de productos agropecuarios, lo que puede redundar en una mejora de la competitividad y rentabilidad de los productos derivados de la alpaca, generando un impacto significativo en el desarrollo agroindustrial.

Reducción de Costos y Tiempos de Transporte

Actualmente, el transporte de mercancías y personas entre estas regiones enfrenta desafíos significativos debido a la falta de una vía de comunicación eficiente. La construcción de esta carretera permitirá una reducción notable en los tiempos y costos de transporte, facilitando la logística y la distribución de productos, y mejorando la calidad de vida de los habitantes locales al proporcionarles una conexión más rápida y directa entre ciudades y regiones.

Generación de Empleo

El proyecto generará empleo tanto en su fase de construcción como en su operación, ofreciendo oportunidades laborales a los habitantes locales en diversos sectores, tales como construcción, transporte, y servicios conexos. Además, puede ser un catalizador para el desarrollo de pequeñas y medianas empresas en las regiones aledañas a la carretera.

**Impulso al Turismo**

Esta región de Perú es rica en bellezas naturales y culturales. La nueva vía no solo facilitará el acceso a estas áreas, sino que también puede potenciar el desarrollo turístico, abriendo nuevas oportunidades para el turismo rural y comunitario, y promoviendo la preservación y valorización del patrimonio cultural y natural de la región.

**Mejora de la Seguridad Vial**

La construcción de una carretera moderna y bien mantenida mejorará significativamente la seguridad vial en la región, reduciendo los riesgos de accidentes y facilitando un tránsito más seguro y ordenado para todos los usuarios de la vía.

**Incentivo a la Inversión**

Con mejores conexiones viales, es probable que se incremente la inversión en las regiones beneficiadas, ya que los inversores buscan áreas con buena infraestructura logística para establecer nuevas empresas o expandir las existentes.

La carretera Macusani – Nuñoa, que corresponde a la ruta PU-100 tiene una longitud aproximada de 70 Km en el cual se requiere la construcción de una vía que actualmente se encuentra a nivel de trocha carrozable, destacando que esta vía tiene importancia ya que permitiría derivar gran parte del tráfico que viene del norte desde Madre de Dios podría empalmar con la ruta PE-3S en el desvío hacia Ayaviri y pueda llegar mediante la ruta Azángaro – Juliaca- a Arequipa de la forma más directa, para lo cual, como primer paso, se propone su incorporación al **Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil: Tramo Azángaro - Inambari**.

## 1.- UBICACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto corresponde a la ruta Departamental PU-100 entre Nuñoa - Macusani.

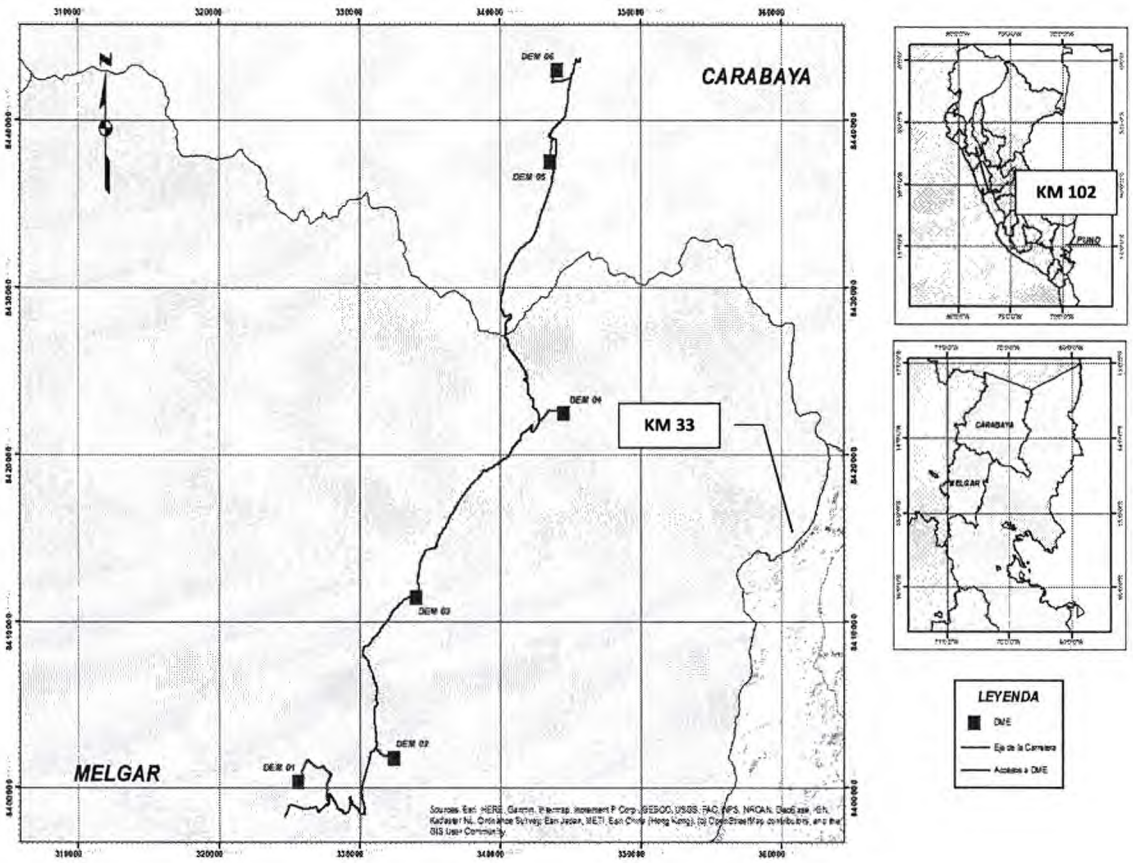
- Departamento: Puno
- Provincia: Carabaya - Nuñoa
- Distritos: Macusani – Nuñoa

| LOCALIDADES | COORDENADAS | |
|---|---|---|
| | ESTE (m) | NORTE (m) |
| MACUSANI (Inicio) | 345706.027 | 8443729.936 |
| NUÑOA (Fin) | 324667.390 | 8398287.699 |

**Figura 1: Mapa Nuñoa - Macusani**

**Figura 2: Plano de Ubicación**

**"CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA MACUSANI – NUÑOA"**



## GEOMETRIA DEL PROYECTO

La carretera Macusani – Nuñoa tendrá una extensión de 70 km aproximadamente, con una sección transversal de acuerdo con consideraciones técnicas relacionadas a la funcionalidad de estas vías.

En tal sentido, para el proyecto será de aplicación las normativas y reglamentación nacional y extranjera que han permitido avalar las condiciones técnicas asumidas, en particular el Manual de Carreteras: Diseño Geométrico DG – 2018

## CONSIDERACIONES DEL DISEÑO GEOMÉTRICO

El trazo comienza en la localidad de Macusani Km 00 y finaliza en Macusani en el Km 70+00, que discurre en general sobre lo que es hoy la ruta temporal existente PU-100.

Todos los parámetros utilizados, corresponden a los óptimos según Normativa actual.

| NUÑOA - MACUSANI | |
|---|---|
| PROGRESIVA | 33+116-101+994 |
| LONGITUD | 69.00 Km |
| CATEGORÍA | Carretera de 3ra Clase |
| VELOCIDAD DIRECTRÍZ | 30 km/h |
| ANCHO DE CARRIL | 3.3 m |
| ANCHO DE BERMAS | 1.5 m |
| RADIO MÍNIMO | 25 m |
| ANCHO SAC | 0.5 en relleno |
| PENDIENTE MÍNIMA | 0.50% |
| PENDIENTE MÁXIMA | 8% |
| BOMBEO | 2.00% |
| CUNETA TRIANGULAR | 0.80 x0.40 m. |
| SUPERFICIE DE RODADURA | Pavimentada |

**Tabla N° 1: Parámetros de Diseño Geométrico**

## GEOMETRIA DEL PROYECTO

La carretera Macusani – Nuñoa tendrá una extensión de 70 km aproximadamente, con una sección transversal de acuerdo con consideraciones técnicas relacionadas a la funcionalidad de estas vías.

En tal sentido, para el proyecto será de aplicación las normativas y reglamentación nacional y extranjera que han permitido avalar las condiciones técnicas asumidas, en particular el Manual de Carreteras: Diseño Geométrico DG – 2018

## CONSIDERACIONES DEL DISEÑO GEOMÉTRICO

El trazo comienza en la localidad de Macusani Km 00 y finaliza en Macusani en el Km 70+00, que discurre en general sobre lo que es hoy la ruta temporal existente PU-100.

Todos los parámetros utilizados, corresponden a los óptimos según Normativa actual.

| NUÑOA-MACUSANI | |
|---|---|
| PROGRESIVA | 33+116-101+994 |
| LONGITUD | 69.00 Km |
| CATEGORÍA | Carretera de 3ra Clase |
| VELOCIDAD DIRECTRÍZ | 30 km/h |
| ANCHO DE CARRIL | 3.3 m |
| ANCHO DE BERMAS | 1.5 m |
| RADIO MÍNIMO | 25 m |
| ANCHO SAC | 0.5 en relleno |
| PENDIENTE MÍNIMA | 0.50% |
| PENDIENTE MÁXIMA | 8% |
| BOMBEO | 2.00% |
| CUNETA TRIANGULAR | 0.80 x0.40 m. |
| SUPERFICIE DE RODADURA | Pavimentada |

**Tabla N°2: Parámetros de Diseño Geométrico**

## 2.- ESTRUCTURAS

Los elementos estructurales que los componen son:

- **Alcantarilla:** Conductos de drenaje de longitud corta, ubicados en las intersecciones de la red natural de drenaje (quebradas, arroyos, ríos) con las redes de transporte (carreteras).
- **Puente:** Estructuras de concreto armado ubicados en tramos del trazo de la carretera planteada para unir zonas separadas por la red natural de drenaje que se encuentran en la zona.

## 3.- ESTRUCTURAS DEL PROYECTO

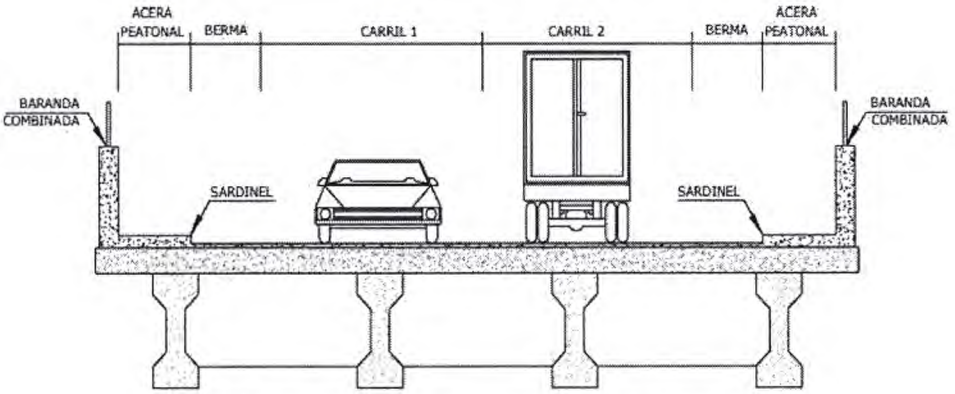
### PUENTES

De acuerdo con el Trazo de la Carretera planteado en el Diseño Geométrico con la topografía proporcionada se contará con un total de 12 puentes que estarán a lo largo de la carretera, la ubicación de los puentes Tipo viga se describirá a continuación partiendo de Nuñoa hacia Macusani de esta manera siguiendo el alineamiento del Diseño Geométrico.

| N ° PUENTE | PROGRESIVA | LONGITUD (m) |
|---|---|---|
| PTE. 1 | km 33+300 | 55.00 |
| PTE. 2 | km 34+900 | 16.00 |
| PTE. 3 | km 47+000 | 76.00 |
| PTE. 4 | km 57+500 | 85.00 |
| PTE. 5 | km 62+900 | 26.00 |
| PTE. 6 | km 64+800 | 84.00 |
| PTE. 7 | km 68+800 | 66.00 |
| PTE. 8 | km 69+900 | 45.00 |
| PTE. 9 | km 73+200 | 10.00 |
| PTE. 10 | km 95+600 | 67.00 |
| PTE. 11 | km 95+900 | 52.00 |
| PTE. 12 | km 101+900 | 44.00 |

**Tabla N°2: Cantidad de Puentes y longitudes**
***Fuente:*** *Elaboración Propia*

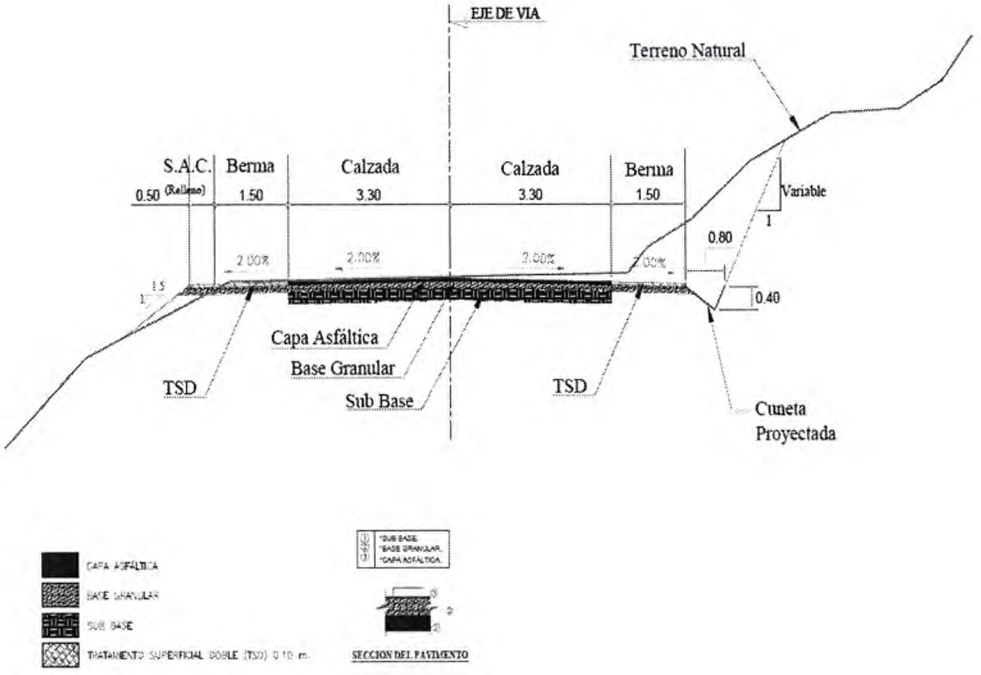
## SECCIÓN DEL TABLERO




CON ACERA PEATONAL PARA VELOCIDADES DE 70 km/h O MENOS

**Figura 3: Sección del Tipo de puente Viga**
***Fuente:*** *Manual de Puentes-MTC*

***SECCIÓN TÍPICA***
***CORTE A MEDIA LADERA***



## II. MARCO NORMATIVO

1. Constitución Política del Perú: Establece los principios generales sobre el derecho de las personas a un ambiente equilibrado y adecuado para el desarrollo de la vida.
2. Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre: Regula la prestación de los servicios de transporte y tránsito terrestre, su infraestructura, vehículos, conductores, usuarios, cargas y servicios complementarios.
3. Ley de Concesiones de Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos: Establece el marco general para la promoción de la inversión privada en obras de infraestructura y servicios públicos mediante concesiones.
4. Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental: Regula el proceso de evaluación, aprobación y supervisión de los estudios de impacto ambiental para proyectos de desarrollo.
5. Reglamento Nacional de Edificaciones: Contiene las normas técnicas y parámetros que deben ser aplicados en la planificación, diseño y construcción de obras, incluidas las carreteras.
6. Ley de Expropiaciones: En caso de ser necesaria la adquisición de terrenos, esta ley regula la expropiación por causa de utilidad pública o seguridad nacional.
7. Códigos de Prácticas para el Diseño y Construcción de Carreteras: Estos códigos establecen los parámetros técnicos y estándares para la construcción de vías terrestres.
8. Ley de Contrataciones del Estado y su Reglamento: En caso de que la obra sea financiada o ejecutada por el Estado, esta ley establece las bases para los procesos de contratación.
9. Ley de Presupuesto Público: Regula la formulación, aprobación, modificación y ejecución del presupuesto del sector público.

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

La aprobación y posterior implementación de la norma propuesta tendría varios efectos significativos sobre la legislación nacional, a saber:

**1.** Promoción del Desarrollo Sostenible

La vigencia de la norma estaría en consonancia con las políticas nacionales e internacionales que promueven el desarrollo sostenible. Contribuiría al mejoramiento de la infraestructura, promoviendo una economía más inclusiva y sostenible en las regiones afectadas. Este alineamiento podría facilitar la obtención de financiamiento y apoyo tanto a nivel nacional como internacional.

**2.** Fortalecimiento de la Integración Territorial

La norma podría representar un paso significativo hacia la consolidación de una integración territorial más efectiva en Perú, facilitando una mejor coordinación y cooperación entre las regiones de Puno, Cusco, Arequipa, Madre de Dios, y Apurímac. Esto podría requerir la revisión y actualización de otras normativas y planes regionales para garantizar una implementación exitosa.

**3.** Estímulo a la Inversión Privada

Con la implementación de la norma, se espera un estímulo significativo a la inversión privada en las regiones beneficiadas, lo que podría requerir ajustes en las normativas vigentes para garantizar un entorno favorable para los inversores, así como para promover la creación de empleos y el desarrollo de negocios locales.

**4.** Impulso a la Industria de la Alpaca

Al promover la "Ruta de la Alpaca", la norma podría tener un impacto directo en la legislación relacionada con la industria de la alpaca, impulsando la revisión y actualización de normativas que buscan proteger y promover este sector, que es vital para la economía de las regiones afectadas.

**5.** Ajustes en Legislaciones Ambientales y de Territorio

La construcción de una nueva carretera puede tener implicancias significativas en términos de impacto ambiental y uso del territorio. Por lo tanto, la norma podría requerir que se realicen ajustes en las legislaciones ambientales y territoriales vigentes, para garantizar una construcción sostenible y responsable desde el punto de vista ambiental.

**6.** Fomento del Turismo Responsable

Además, la norma podría impulsar una revisión de las normativas relacionadas con el turismo, promoviendo un turismo más responsable y sostenible en la región, lo que podría incluir la implementación de políticas que fomenten el turismo comunitario y rural.

**7.** Mejoramiento de la Seguridad Vial

Se espera que la norma promueva mejoras significativas en la seguridad vial en las regiones afectadas, lo que podría requerir ajustes en las normativas vigentes sobre transporte y tránsito para garantizar una implementación efectiva y segura.

**8.** Coordinación Interinstitucional

La norma prevé una coordinación significativa entre varios ministerios y gobiernos regionales. Esto podría implicar el desarrollo de nuevas estructuras y mecanismos de coordinación interinstitucional, lo que podría requerir ajustes en las normativas vigentes que rigen la cooperación entre diferentes niveles de gobierno.

En general, la vigencia de la norma tendría un efecto multiplicador en la legislación nacional, promoviendo una serie de cambios y ajustes que buscan fomentar un desarrollo más integrado y sostenible en las regiones beneficiadas por la nueva carretera.

A través de este análisis, se destaca la importancia de considerar un enfoque integral y coordinado para la implementación de la norma, garantizando que sus beneficios se maximicen mientras se minimizan los posibles impactos negativos.

## IV.- ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

El análisis costo-beneficio es una herramienta esencial en la evaluación de proyectos de infraestructura pública como el que se propone en este proyecto de ley. Aquí presentamos un análisis generalizado que podría ser tomado en cuenta:

### 1. Análisis de Costos

#### 1.1. Costos de Construcción

- **Infraestructura**: Inclusión de los costos directos relacionados con la construcción de la carretera, como materiales, maquinaria y mano de obra.

- **Diseño y Supervisión**: Inclusión de los costos de diseño, planificación y supervisión de la obra.
- **Gestión Ambiental**: Implementación de estrategias para mitigar el impacto ambiental, incluyendo estudios de impacto ambiental y acciones de mitigación.

**1.2. Costos de Mantenimiento y Operación**

- **Mantenimiento de la Vía**: Inclusión de costos para mantenimiento periódico y reparaciones a lo largo del tiempo.
- **Operación**: Costos operativos como señalización, iluminación, otros.

**1.3. Costos Socioambientales**

- **Impacto Ambiental**: Costos asociados con potenciales impactos negativos en el medio ambiente, como la deforestación, contaminación, entre otros.
- **Reubicaciones y Compensaciones**: Inclusión de costos relacionados con la reubicación de comunidades o compensaciones necesarias.

**2. Análisis de Beneficios**

**2.1. Beneficios Económicos**

- **Fomento del Comercio Local y Regional**: Mejora en la economía local y regional gracias a una mejor conectividad y flujo de bienes y servicios.
- **Incremento de la Inversión**: Atracción de nuevas inversiones en la región, especialmente en sectores como el turismo y la agroindustria.
- **Desarrollo de la Industria de la Alpaca**: Impulso significativo para la industria de la alpaca, facilitando la distribución de productos y acceso a nuevos mercados.

**2.2. Beneficios Sociales**

- **Generación de Empleo**: Creación de nuevos empleos directos e indirectos, especialmente durante la fase de construcción y mantenimiento.
- **Desarrollo del Turismo**: Fomento del turismo, especialmente turismo rural y comunitario.
- **Mejora de la Calidad de Vida**: Beneficios en términos de reducción de tiempos de viaje y mejor acceso a servicios básicos.

**2.3. Beneficios Ambientales**

- **Promoción de Turismo Sostenible**: Posibilidad de promover un turismo más sostenible, a través de la creación de rutas turísticas eco-friendly.
- **Desarrollo Sostenible**: Aunque con impactos ambientales, el proyecto puede buscar integrar componentes de desarrollo sostenible, buscando un equilibrio entre desarrollo económico y protección ambiental.

**Arq. JORGE LUIS FLORES ANCACHI**
**Congresista de la República.**