



Proyecto de Ley N° 7087/2023-CR

HÉCTOR VALER PINTO
Congresista de la República

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia,
y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

PROYECTO DE LEY Nro.....



**PROYECTO DE LEY QUE PROTEGE LOS
CORREDORES ECONÓMICOS ESENCIALES, EN
SALVAGUARDA DEL NORMAL DESARROLLO DE
LAS ACTIVIDADES PRIMORDIALES DE LA
ECONOMÍA NACIONAL.**

Los congresistas de la República que suscriben, integrantes del **Grupo Parlamentario Somos Perú**, a iniciativa del congresista **HÉCTOR VALER PINTO** representante de Lima Metropolitana, ejerciendo el derecho de Iniciativa-Legislativa que le confiere los artículos 102° y 107° de la Constitución Política del Perú, y conforme a lo establecido en el Artículo 67°, 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta la siguiente propuesta legislativa

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la ley siguiente:

FÓRMULA LEGAL

**LEY QUE PROTEGE LOS CORREDORES ECONÓMICOS ESENCIALES, EN
SALVAGUARDA DEL NORMAL DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES
PRIMORDIALES DE LA ECONOMÍA NACIONAL**

Artículo 1. Objeto de la ley

La presente Ley tiene como objeto proteger y garantizar el libre tránsito por las carreteras denominadas corredores económicos que sean indispensables para el transporte y movilización de actividades económicas esenciales como la minería, agroindustria, pecuaria, pesquera, forestal, comercial, servicios, entre otras con el fin de preservar el normal movimiento y el desarrollo económico nacional.



HÉCTOR VALER PINTO
Congresista de la República

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”

“Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia,
y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho”

Artículo 2.- Corredores económicos esenciales

Se entiende por corredores económicos esenciales a aquellos tramos viales terrestres, acuáticos, fluviales y aéreos que por su importancia son esenciales para el normal desarrollo económico de los cuatro primeros sectores económicos más importantes del país que contribuyen con los cuatro más altos porcentajes al producto bruto interno.

Artículo 3.- Prohibición de bloqueo

Queda estrictamente prohibido el bloqueo, interrupción o cualquier acto que impida el normal tránsito por los corredores económicos esenciales, acto que será sancionado conforme al tercer párrafo del artículo 200° del código penal vigente.

Artículo 4.- Actuación de las fuerzas armadas

Ante la identificación de un bloqueo u obstaculización en los corredores económicos esenciales; se autoriza a las Fuerzas Armadas, en coordinación con la Policía Nacional, a intervenir de inmediato para garantizar el libre tránsito y restablecer el orden público; haciendo uso si es necesario, de todas las armas no letales que la ley establece.

Artículo 5.- Participación del Poder Ejecutivo

Se encarga al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, señalar las vías denominadas corredores económicos esenciales.

DISPOSICIONES FINALES

PRIMERA. Declaración de interés nacional

Se declara de interés nacional y necesidad pública, la protección y libre tránsito de los corredores económicos esenciales.

SEGUNDA. Efectos de la Norma

Modifiquense y deróguense todas las normas que se opongan a la presente ley.



HÉCTOR VALER PINTO
Congresista de la República

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia,
y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

TERCERA. Vigencia

La presente Ley entra en vigencia desde el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial
El Peruano.



Firmado digitalmente por:
VALER PINTO Hector FAU
20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 19/02/2024 15:50:44-0500



Firmado digitalmente por:
VALER PINTO Hector FAU
20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 19/02/2024 15:51:00-0500



Firmado digitalmente por:
SAAVEDRA CASTERNOQUE
Hitler FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 20/02/2024 17:04:45-0500



Firmado digitalmente por:
JERI ORE Jose Enrique FAU
20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 20/02/2024 15:34:29-0500



Firmado digitalmente por:
AZURIN LOAYZA Alfredo FAU
20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 20/02/2024 16:14:28-0500

Lima 16 de febrero de 2024.

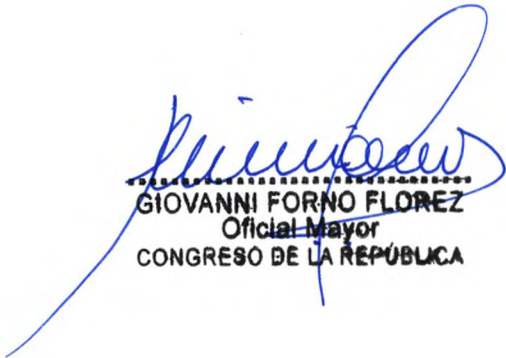


CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **22** de **febrero** de **2024**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 7087/2023-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

- 1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, y**
- 2. JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS.**



.....
GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA



HÉCTOR VALER PINTO
Congresista de la República

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”

“Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia,
y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. ASPECTOS GENERALES

Problemática

El Perú, país con una economía sustancialmente basada en la extracción y exportación de recursos naturales, en especial minerales y agroindustria, ha enfrentado en tiempos recientes una escalada en los bloqueos de sus arterias viales primordiales. Estas carreteras y corredores económicos esenciales se han convertido en puntos estratégicos de protesta y manifestación, particularmente en zonas vinculadas directamente con actividades mineras y agropecuarias, pero también con otras industrias de relevancia capital para el desarrollo económico peruano¹ como el transporte fluvial en nuestra selva peruana, el turismo etc.

Para comprender la magnitud del asunto, es crucial reconocer que estos bloqueos no son meras interrupciones temporales en rutas de transporte, sino que tienen implicancias profundas en el tejido económico nacional. Pues, las vías (vía terrestre, fluvial y aéreo) que son rutas vitales para el transporte de diversos productos e insumos para el consumo humano, la industria, la manufactura y otros productos, cuya interrupción, pueden causar retrasos en cadenas de suministro, incremento en los costos logísticos y pérdida de confianza de inversores y mercados internacionales².

Estos bloqueos, en su mayoría, no surgen de manera espontánea o arbitraria. En el núcleo de estas acciones se encuentran conflictos, a menudo prolongados, entre personas “interesadas”, comunidades locales, empresas extractivas con sectores privados o el Estado. Las comunidades, que en su mayoría tienen raíces ancestrales en las regiones afectadas, expresan mediante estos bloqueos sus preocupaciones sobre temas como la distribución justa de beneficios derivados de la explotación de recursos naturales, impactos ambientales, derechos territoriales y reconocimiento cultural. Las empresas, por su parte, buscan garantizar la operatividad de sus actividades y el cumplimiento de contratos y compromisos nacionales e internacionales³.

El Estado, en tanto actor regulador y mediador, enfrenta el reto de equilibrar los intereses económicos del país y los derechos y demandas de estas comunidades.

¹ El impacto en el sector minero por el bloqueo de carreteras, recuperado de:
<https://camiper.com/temapominero-noticias-en-mineria-para-el-peru-y-el-mundo/el-impacto-en-el-sector-minero-por-el-bloqueo-de-carreteras/>

² Bloqueos de vías que paralizaron operaciones mineras fueron organizados por grupos violentos, recuperado de:
<https://rpp.pe/politica/gobierno/alberto-otarola-bloqueos-de-vias-que-paralizaron-operaciones-mineras-fueron-organizados-por-grupos-violentos-noticia-1507517>

³ Casas, Carlos (2017), Conflictos mineros y acuerdos comunitarios: Identificación de mecanismos de retroalimentación, p. 57



HÉCTOR VALER PINTO
Congresista de la República

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia,
y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

En términos económicos directos, los bloqueos generan pérdidas cuantiosas, tanto para el sector privado como para el estado. Estas no solo se reflejan en la paralización o retraso de las exportaciones, sino también en gastos adicionales para las empresas, que deben buscar rutas alternas o incurrir en costos de almacenamiento y demora⁴. Además, hay un impacto en la recaudación fiscal, pues al disminuir la actividad minera, se reducen también los ingresos tributarios y las regalías que el Estado percibe de esta industria.

Se debe tener presente que los sectores productivos que más aportan al erario nacional son los de carácter extractivo y que una paralización no sólo afecta al sector privado, sino también al Estado que deja de percibir más impuestos. Por último, y no menos relevante, está el impacto en la imagen del país como destino confiable para inversiones, lo que puede tener efectos a largo plazo en la atracción de capitales y proyectos de envergadura⁵.

Cabe destacar que la minería, históricamente, ha ocupado una posición preeminente en la estructura económica del Perú. A lo largo de las últimas décadas, esta actividad ha sido el pilar de las exportaciones peruanas, representando una proporción significativa del Producto Bruto Interno (PBI) nacional y generando un volumen considerable de ingresos fiscales que sostienen tanto proyectos de desarrollo como servicios públicos esenciales. La contribución de la minería al tesoro público no se limita solo a los impuestos corporativos, sino que también se extiende a las regalías, el canon minero y otros tributos específicos que repercuten directamente en las regiones donde se desarrollan las actividades extractivas⁶.

Dentro de este contexto, el Corredor Minero del Sur, del norte y centro del país, emergen como una infraestructura vital. No es simplemente una vía de tránsito, sino la arteria principal que facilita el transporte de grandes cantidades de mineral desde las zonas de extracción hasta los puntos de procesamiento o exportación. Su operatividad constante y eficiente es esencial para mantener el ritmo de producción y exportación que las empresas mineras, y, en consecuencia, la economía peruana, han establecido como estándar⁷.

Sin embargo, el Corredor ha enfrentado repetidas interrupciones debido a manifestaciones y bloqueos. Estas acciones, más allá de ser simples protestas, reflejan conflictos socioambientales y territoriales profundos entre comunidades, empresas y el Estado. La interrupción de la operatividad del Corredor, incluso por cortos periodos, tiene

⁴ Bloqueos de vías golpean a contratistas mineros: 10.000 puestos de trabajo en riesgo, recuperado de: <https://iimp.org.pe/raiz/bloqueos-de-vias-golpean-a-contratistas-mineros-10000-puestos-de-trabajo-en-riesgo>

⁵ Bloqueo de vías genera pérdidas y afecta la imagen del país para las inversiones, recuperado de: <https://andina.pe/agencia/noticia-bloqueo-vias-genera-perdidas-y-afecta-imagen-del-pais-para-las-inversiones-926849.aspx>

⁶ Minería, una actividad que aporta significativamente a la economía peruana, Anglo American Perú, recuperado de: <https://goo.su/f2eQ9K>

⁷ Corredor minero: Bloqueo de vías afecta a unos 2.6 millones de peruanos de la región sur, recuperado de: <https://gestion.pe/economia/corredor-minero-bloqueo-de-vias-afecta-a-unos-26-millones-de-peruanos-de-la-region-sur-antapaccay-hudbay-y-las-bambas-noticia/>



HÉCTOR VALER PINTO
Congresista de la República

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”

“Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia,
y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho”

consecuencias inmediatas: se frenan las exportaciones, se incurren en costos logísticos adicionales y se genera incertidumbre en los mercados internacionales respecto a la capacidad del país para cumplir con sus compromisos comerciales⁸.

Por otro lado, las empresas mineras que operan en la zona y dependen del Corredor para el transporte de sus productos –como Las Bambas, Hudbay y Antapaccay, por mencionar algunas– enfrentan no solo pérdidas económicas directas, sino también desafíos reputacionales y de relación con las comunidades circundantes. Estos conflictos, si no son gestionados adecuadamente, pueden escalar y resultar en la pérdida de licencia social para operar, un activo intangible pero crítico en la industria extractiva.

Es así como el normal funcionamiento del Corredor Minero del Sur, por ejemplo, no solo es una cuestión de infraestructura vial, sino un elemento crucial en el complejo entramado de relaciones socioeconómicas, ambientales y políticas que define la minería en el Perú contemporáneo. La misma, ha consolidado su posición como una de las principales fuentes de ingresos y de inversión extranjera, sin embargo, la estabilidad y continuidad de las operaciones mineras más importantes se vieron amenazadas desde el 3 de enero, cuando bloqueos y manifestaciones interrumpieron la movilidad a lo largo del mencionado corredor⁹.

El Ministerio de Energía y Minas, en su informe de noviembre de 2022, resalta el auge que ha experimentado la producción minera metálica nacional, mostrando incrementos notables en comparación con los datos del año anterior. Estas cifras, más allá de representar simples porcentajes, son un testimonio del vigor y potencial de la industria minera peruana, y enfatizan la urgencia de mantener operativas las rutas de transporte esenciales como el Corredor Minero del Sur.

La dimensión económica de la minería se extiende más allá de las operaciones directas y las exportaciones. Las transferencias monetarias derivadas de esta actividad hacia los gobiernos regionales y locales son palpables. Solo en el año 2022, la suma trascendió los S/ 5,110 millones¹⁰. Estos recursos, generados por la actividad minera, son vitales para financiar una serie de proyectos de desarrollo y servicios públicos en las regiones donde se ubican las operaciones mineras. Cada sol de este monto refleja el compromiso del sector con el desarrollo sostenible del país, y reitera la necesidad de garantizar una operatividad continua y sin interrupciones.

⁸ Unas 200 empresas en Apurímac afectadas por bloqueos de vías a minera Las Bambas, recuperado de:

<https://mineriaenergia.com/unas-200-empresas-en-apurimac-afectadas-por-bloqueos-de-vias-a-minera-las-bambas/>

⁹ Las Bambas, Hudbay y Antapaccay no pueden transportar mineral por protestas desde el 3 de enero, recuperado de:

<https://energiminas.com/las-bambas-hudbay-y-antapaccay-no-pueden-transportar-mineral-por-protestas-desde-el-3-de-enero/>

¹⁰ Boletín Estadístico Minero, enero 2023, Ministerio de Energía y Minas, p. 6



HÉCTOR VALER PINTO
Congresista de la República

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia,
y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

El Perú, a lo largo de las últimas décadas, ha vivido tensiones entre las operaciones mineras y las comunidades ubicadas en las zonas aledañas a los corredores mineros. Estas tensiones, más que simples manifestaciones esporádicas, son reflejo de una serie de inquietudes y demandas arraigadas que han sido consistentemente planteadas por estas comunidades¹¹.

Uno de los principales puntos de conflicto radica en la tierra, un recurso de significado cultural, económico y espiritual para las comunidades originarias. Muchas comunidades han alzado su voz demandando compensaciones adecuadas e indemnizaciones por el uso y tránsito de sus territorios ancestrales, argumentando que las operaciones y el tránsito constante impactan no solo el terreno físico, sino también sus modos de vida y bienestar¹². El desplazamiento del concentrado de cobre, a pesar de ser crucial para la economía nacional, genera un flujo vehicular constante que afecta la cotidianidad de estas comunidades, desde la integridad de sus vías hasta la contaminación ambiental que esto puede generar.

Más aún, las preocupaciones se extienden hacia las decisiones administrativas y políticas que afectan directamente a estas zonas. Un ejemplo notorio es la reclasificación de caminos, que originalmente eran de dominio comunal o departamental, y que posteriormente, por decisiones estatales, fueron categorizados como vías nacionales¹³. Estas decisiones, en muchas ocasiones, se perciben como medidas que no toman en cuenta el parecer de las comunidades directamente afectadas, generando descontento y sensación de exclusión.

A la par de estas preocupaciones territoriales, también se suma el deseo palpable de estas comunidades de tener una participación más activa y beneficiosa en las cadenas de valor mineras. El reclamo no se limita a la mera coexistencia con estas operaciones, sino a la integración efectiva, en la que puedan ver beneficios directos, ya sea mediante empleo, contrataciones de servicios locales o programas de desarrollo comunitario¹⁴.

El marco jurídico peruano enfrenta desafíos notables al abordar la temática de los bloqueos en corredores vitales para la economía nacional. Las normas actuales presentan ciertas ambigüedades y, en muchos casos, insuficiencias que dificultan una intervención efectiva y coherente en situaciones de conflicto en estas áreas estratégicas. La falta de claridad y determinación en la normativa puede llevar a respuestas estatales fragmentadas, tardías o, en ocasiones, contradictorias, generando más incertidumbre y exacerbando las tensiones¹⁵.

¹¹ Cartera minera: El 47% de los proyectos tiene conflictos sociales, recuperado de:

<https://www.rumbominero.com/peru/noticias/mineria/cartera-minera-el-47-de-los-proyectos-tiene-conflictos-sociales/>

¹² Saade, Myriam, (2013), Desarrollo minero y conflictos socioambientales, Los casos de Colombia, México y el Perú, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), p. 45

¹³ Perú: Comuneros amenazan con bloquear vías a todas las minas del país, recuperado de:

<https://www.mineria-pa.com/noticias/peru-comuneros-amenazan-con-bloquear-vias-a-todas-las-minas-del-pais/>

¹⁴ Comunidades Campesinas, Lo que hay que saber antes de negociar nuestras tierras, (2013), p. 20

¹⁵ Minería peruana, sumida en la burocracia, agrava la tensión en el mercado del zinc, Bloomberg, recuperado de:



HÉCTOR VALER PINTO
Congresista de la República

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”

“Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia,
y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho”

En el ámbito de la protección del libre tránsito en corredores esenciales, la normativa debería delimitar claramente cuáles son estos corredores, establecer mecanismos de monitoreo y respuesta rápida ante bloqueos y definir sanciones proporcionales y disuasorias para quienes obstruyan estas vías intencionalmente. El objetivo no es solo garantizar la continuidad de las actividades económicas, sino también asegurar que el bienestar y seguridad de las personas no se vea comprometido debido a interrupciones en servicios esenciales como el transporte.

Paralelamente, al tratar con las causas profundas de los conflictos que desencadenan estos bloqueos, es vital tener un marco legal que priorice y facilite el diálogo y la mediación entre las partes involucradas. Las herramientas legales deberían establecer instancias de diálogo temprano, canales de comunicación efectivos y protocolos claros para la intervención de mediadores o facilitadores¹⁶. Además, estas normas deberían reconocer y respetar los derechos de las comunidades, garantizar su participación en los procesos de decisión que les afecten y asegurar que cualquier actividad económica en sus territorios se realice bajo principios de sostenibilidad y respeto mutuo.

Los cuatro sectores productivos más grandes del país

A continuación, se indican, en estricto orden de valoración según su aporte al PBI, los cuatro principales sectores productivos de

- A. El sector minero-energético es uno de los principales sectores de la economía peruana. En 2023 aportó el 13,1% del PBI en términos constantes (9,4% a precios corrientes) y representó alrededor de dos tercios de las exportaciones¹⁷.
- B. El año pasado, según información del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), la contribución del sector (agricultura, ganadería, caza y silvicultura) al PBI total fue del 6,1% en términos corrientes y de 5,3% a soles constantes. Durante el periodo comprendido entre 2012 (incluido) y 2023, el PIB agropecuario (incluidas la caza y la silvicultura, pero excluida la pesca) creció en promedio un 3,4% anual, por debajo de la tasa promedio del crecimiento del PBI, que fue de 4% para dicho periodo. Su contribución al empleo fue mucho mayor que su contribución al PBI: en 2022, el sector agropecuario absorbió un 24,1% de la población económicamente activa efectivamente ocupada¹⁸.

<https://www.bloomberglinea.com/latinoamerica/peru/mineria-peruana-sumida-en-la-burocracia-agrava-la-tension-en-el-mercado-del-zinc/>

¹⁶ Castellares, R.; Fouché, M. (2017), Determinantes de los Conflictos Sociales en Zonas de Producción Minera, Banco Central de Reserva, p. 24

¹⁷ De acuerdo con información del Instituto Nacional de Estadística e Informática. Consultada en: <https://www1.inei.gob.pe/>.

¹⁸ Instituto Nacional de Estadística e Informática, Ídem.



HÉCTOR VALER PINTO
Congresista de la República

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia,
y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

C. El Perú cuenta con un sector manufacturero relativamente diversificado que, sin embargo, ha continuado perdiendo peso relativo en su participación en el PBI, el mismo que cayó del 15,0% en 2012 al 13,0% (a precios constantes) en 2017. En todos los años del periodo 2012-2018, con la excepción de 2018, el crecimiento del PBI manufacturero estuvo por debajo del crecimiento del PBI global¹⁹.

D. La pesca es una actividad importante para el país, asimismo el Perú es un importante productor y exportador de harina y aceite de pescado y está empezando a desarrollar la acuicultura. En 2022, la actividad pesquera se cifró en PEN 2.353 millones, valor que representa un aumento del 39,8% con relación al año anterior y corresponde a un 0,4% del PBI. En el mismo año, el PBI de la pesca transformativa ascendió a PEN 3.171 millones. Ambas actividades sumadas representaron el 1% del PIB en 2022²⁰.

1) Propuesta de solución

Dado el agravamiento de los conflictos sociales relacionados con el bloqueo de corredores económicos esenciales, y el impacto negativo que estos bloqueos han tenido en la economía peruana, en particular en sectores vitales como la minería, la agroindustria y otros; este proyecto de ley propone una serie de medidas dirigidas a resolver dichos problemas. Las soluciones propuestas en el proyecto son las siguientes:

Definición de Corredores Económicos Esenciales:

El proyecto de ley propone una clarificación normativa de lo que constituye un "corredor económico esencial", determinándose como aquellos tramos viales terrestres, fluviales y aéreos, de vital importancia para las actividades económicas principales, garantizando así que haya un entendimiento uniforme a nivel nacional de cuáles son estos corredores.

Protección Estricta contra Bloqueos y obstaculizaciones:

Se plantea una prohibición clara y estricta de bloquear o interrumpir el tránsito en estos corredores. Esta medida busca garantizar que las actividades económicas no sufran interrupciones debido a conflictos sociales o manifestaciones.

Participación de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional:

Para asegurar la efectividad de esta prohibición, se otorga autoridad tanto a las Fuerzas Armadas como a la Policía Nacional para intervenir en caso de bloqueos en estos corredores

¹⁹ Organización Mundial del Comercio (OMC), Examen de las Políticas Comerciales realizado al Perú, 2020.

²⁰ Información del Instituto Nacional de Estadística e Informática (2018). Consultada en:

https://www.inei.gob.pe/media/principales_indicadores/CalculoPBI_68.zip.

y Ministerio de la Producción (2018), Anuario Estadístico Pesquero y Acuicola 2017. Consultado en:

http://ogeiee.produce.gob.pe/images/Anuario/Pesca_2017.pdf.



HÉCTOR VALER PINTO
Congresista de la República

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia,
y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

esenciales. Este punto recalca la seriedad y la importancia nacional de mantener estos corredores libres de obstrucciones.

Incentivo a la Participación Ciudadana:

La propuesta también busca involucrar a la sociedad civil en la protección de estos corredores, alentando a los ciudadanos a identificar y denunciar bloqueos. Esto fomenta una colaboración entre las autoridades y la población para proteger el bienestar económico del país.

Declaración de Interés Nacional:

Se declara de interés nacional y necesidad pública la protección de estos corredores, subrayando la importancia que tienen para el país y garantizando que reciban la atención y los recursos necesarios para su protección.

El proyecto de ley, en su conjunto, aborda tanto el aspecto punitivo como el preventivo de la problemática, al sancionar con rigor los bloqueos y al mismo tiempo promover la cooperación y participación de la sociedad en la protección de estos corredores vitales para la economía peruana. De esta manera, busca restaurar y garantizar un clima de estabilidad y confianza que facilite el desarrollo sostenible y armónico del país.

II. MARCO NORMATIVO

1. Constitución Política del Perú

III. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

El efecto de la promulgación de la presente iniciativa en la legislación nacional sería significativo y tendría implicancias en diversos aspectos jurídicos y sociales:

Reconfiguración del Marco Normativo

Claridad Normativa: El proyecto de ley establece definiciones claras y precisas sobre lo que se considera un "corredor económico esencial". Esta definición proporciona una herramienta jurídica que permite distinguir entre diferentes tipos de carreteras y rutas, y centrar los esfuerzos en aquellas de mayor relevancia económica.



HÉCTOR VALER PINTO
Congresista de la República

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”

“Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia,
y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho”

Consolidación de Normas: Al proponer modificaciones al Código Penal, se consolida una normativa que aborda de forma específica los bloqueos de corredores económicos, otorgando un marco legal más sólido y especializado en el tema.

Impacto en el Sistema Punitivo:

Agravación de Penas: La modificación del Código Penal propuesta implica un endurecimiento en las sanciones relacionadas con bloqueos, particularmente en corredores económicos esenciales. Esto podría tener un efecto disuasorio, reduciendo la probabilidad de que estos actos ocurran.

Atención Judicial Prioritaria: Es probable que los juzgados y tribunales vean un incremento en casos relacionados con bloqueos, debido a la claridad normativa y al énfasis en la sanción. Esto podría requerir una especialización de los operadores judiciales en la materia.

Implicaciones para la Seguridad Pública

Rol Activo de las Fuerzas Armadas: Autorizar a las Fuerzas Armadas para intervenir en bloqueos representa un cambio significativo en su papel tradicional, lo que podría tener implicaciones en su relación con la sociedad civil y con otras instituciones de seguridad, como la Policía Nacional.

Formación y Capacitación: La intervención de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional en situaciones de bloqueo requeriría una formación y capacitación específica para garantizar el respeto a los derechos humanos y el uso proporcional de la fuerza.

Participación Ciudadana

Cambio en la Dinámica Social: Al promover la participación ciudadana en la identificación y denuncia de bloqueos, se espera un incremento en la colaboración entre la sociedad y las autoridades. Esto podría fortalecer el tejido social y promover una cultura de legalidad y responsabilidad cívica.

Desafíos y Conflictos Potenciales:

Atención a Demandas Sociales: Aunque el proyecto busca proteger la economía nacional, también es esencial considerar las demandas y preocupaciones de las comunidades aledañas a estos corredores. La implementación de este proyecto podría generar tensiones si no se abordan de manera adecuada estas demandas.



HÉCTOR VALER PINTO
Congresista de la República

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”

“Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia,
y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho”

Balance entre Seguridad y Derechos Humanos: La intervención de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional en situaciones de bloqueo plantea el desafío de garantizar el respeto a los derechos humanos y evitar excesos. Es fundamental que haya protocolos claros y controles adecuados para evitar violaciones a estos derechos.

La presente iniciativa tiene el potencial de reconfigurar significativamente el marco normativo y operativo relacionado con los corredores económicos esenciales en el Perú. Si bien busca proteger la economía y garantizar la continuidad de actividades esenciales, también plantea desafíos en términos de equilibrio entre seguridad, derechos humanos y atención a demandas sociales. La implementación adecuada y el monitoreo constante serán clave para asegurar que sus objetivos se cumplan de manera efectiva y justa.

ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

La implementación de esta ley conlleva cambios e impactos en el presupuesto y la economía del Estado peruano. A continuación, se detallan los principales aspectos a considerar:

Impacto económico:

Costos

En primer lugar, habrá un incremento en los gastos operativos relacionados con las intervenciones de las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional en los bloqueos de carreteras. Estas intervenciones requieren no solo el despliegue de personal en el terreno, sino también una logística robusta que garantice la eficacia de la operación. Esto incluye el traslado de efectivos, la adquisición y mantenimiento de equipamiento especializado, y otros recursos necesarios para asegurar el orden en las zonas de conflicto. Estos costos se manifiestan en aspectos como el combustible para vehículos, alimentación y alojamiento para el personal desplegado, y el mantenimiento o reparación de equipos en caso de daños durante las intervenciones.

Además, es fundamental que tanto las Fuerzas Armadas como la Policía Nacional estén debidamente preparadas para actuar en estas situaciones específicas. Esto implica la realización de cursos y capacitaciones especializadas que les permitan enfrentarse a los bloqueos de manera efectiva, respetando los derechos humanos y evitando la escalada de la violencia. La inversión en estas formaciones no solo involucra costos directos de contratación de instructores o adquisición de materiales, sino también costos indirectos, como el tiempo que el personal dedica a estas formaciones en lugar de otras tareas operativas.



HÉCTOR VALER PINTO
Congresista de la República

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia,
y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Por último, al endurecer las sanciones y crear un marco legal más específico sobre los bloqueos, se prevé un aumento en la carga de trabajo del sistema judicial. Esto se debe a que es probable que surjan más casos judiciales derivados de detenciones y denuncias relacionadas con bloqueos. Este incremento en la carga de trabajo podría requerir la asignación de más recursos al sistema judicial, como la contratación de más personal, la adquisición de infraestructura adicional o la asignación de más fondos para gestionar los procesos judiciales en curso. Es fundamental tener en cuenta que estos casos judiciales no solo involucran a las partes directamente afectadas, sino también a todo el aparato judicial, desde fiscales y jueces hasta el personal administrativo de los juzgados y tribunales.

Beneficios.

El establecimiento de medidas que buscan garantizar la movilidad por corredores económicos esenciales trae consigo una serie de beneficios directos y tangibles para la economía peruana.

La estabilidad económica es uno de los pilares fundamentales para el desarrollo de un país. Los bloqueos en corredores estratégicos han demostrado ser disruptivos para el flujo regular de bienes y servicios. Cada interrupción en estas vías afecta no solo las operaciones diarias de las empresas involucradas, sino también la percepción de seguridad y predictibilidad que tienen los inversores y otros actores económicos sobre el país. Al garantizar una circulación fluida y sin interrupciones en estos corredores, se está enviando un mensaje claro al mercado sobre el compromiso del Estado con la estabilidad y el desarrollo económico. Esta percepción positiva puede atraer más inversiones, tanto nacionales como extranjeras, al generar confianza en el ambiente operativo del país.

Por otro lado, la minería, siendo uno de los sectores más relevantes para la economía peruana, aporta sustancialmente al erario nacional a través de impuestos, regalías y otros tributos. Interrupciones en las operaciones de las empresas mineras, como las ocasionadas por bloqueos, representan pérdidas millonarias para el Estado. Al garantizar la operatividad constante de estas empresas, se asegura un flujo constante de ingresos para el Estado. Además, no solo se trata de ingresos directos por actividades mineras; otros sectores económicos que se benefician de una circulación fluida también aportan al fisco. Por lo tanto, al proteger los corredores económicos se está protegiendo, indirectamente, la recaudación fiscal y, por ende, la capacidad del Estado para financiar obras, servicios y programas en beneficio de la población.



HÉCTOR VALER PINTO
Congresista de la República

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia,
y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Efectos monetarios:

La implementación de la propuesta de ley en cuestión introduce un marco regulatorio más estricto en relación con los bloqueos de corredores económicos esenciales, lo cual tiene implicaciones monetarias directas para varios actores involucrados.

Por un lado, las penalizaciones económicas que se impongan a partir de la aplicación de esta ley constituyen una fuente potencial de ingresos para el Estado. Es decir, las multas o sanciones que se establezcan y posteriormente se cobren a individuos, organizaciones o comunidades que infrinjan la normativa, representan un flujo de recursos que, dependiendo de la frecuencia y magnitud de las infracciones, podría ser significativo. Este ingreso adicional puede ser reinvertido por el Estado en áreas estratégicas, como infraestructura, salud o educación, potenciando así el desarrollo del país.

Sin embargo, esta misma rigurosidad en la aplicación de la ley también puede derivar en responsabilidades económicas para el Estado. Si, en el proceso de garantizar el libre tránsito en corredores económicos, las fuerzas del orden actúan de manera desmedida o inapropiada, causando daños materiales o lesiones a individuos, el Estado podría enfrentarse a demandas y, por ende, a la obligación de pagar compensaciones o indemnizaciones. Estos pagos representarían egresos monetarios que deben ser contemplados al evaluar el impacto económico de la ley.

Además, más allá de las posibles acciones desmedidas, el Estado podría considerar la implementación de programas de compensación dirigidos a comunidades que sientan un impacto directo debido a la operatividad constante de los corredores. Estos programas podrían ser necesarios para aliviar tensiones y garantizar un clima social estable, y representarían inversiones orientadas al bienestar y desarrollo de estas comunidades. Estas compensaciones, aunque representen un gasto, podrían ser vistas como una inversión a largo plazo en la estabilidad social y económica del país.

Efectos no monetarios:

Los efectos no monetarios que afectan tanto al tejido social como a la percepción del país a nivel internacional. Estos efectos, si bien no pueden cuantificarse directamente en términos económicos, tienen una relevancia significativa en la construcción del ambiente sociopolítico y en la proyección internacional de la nación.



HÉCTOR VALER PINTO
Congresista de la República

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”

“Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia,
y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho”

Una de las consecuencias más inmediatas sería la percepción de una mayor presencia del Estado en términos de orden y seguridad en las áreas cubiertas por la ley. La intervención activa y decidida del Estado para garantizar el libre tránsito en corredores económicos esenciales puede generar en la ciudadanía una sensación de mayor control y gobernanza, lo que podría incrementar la confianza en las instituciones públicas y en las capacidades del Estado para proteger intereses nacionales críticos.

Sin embargo, esta misma intervención estatal podría no ser bien recibida por todos los sectores de la sociedad. Si las demandas y preocupaciones de comunidades aledañas a los corredores económicos no se abordan de manera integral y adecuada, es probable que surjan tensiones y descontentos sociales. Estos descontentos, aunque inicialmente se manifiesten en relación con los corredores, podrían generalizarse y abordar problemáticas más amplias, generando un clima de inestabilidad y conflicto. Las consecuencias de esto son múltiples: desde la alteración de la vida cotidiana en áreas específicas hasta el riesgo de escalada de conflictos con potenciales desenlaces violentos.

A nivel internacional, el modo en que el Perú maneje la implementación de esta ley y sus consecuencias afectará su reputación. Por un lado, una gestión adecuada y respetuosa de los derechos humanos podría proyectar al país como un territorio con estabilidad y seguridad para la inversión, incentivando la llegada de capitales extranjeros y fortaleciendo relaciones diplomáticas. Sin embargo, si se reportaran violaciones a los derechos humanos o se percibiera que la ley se utiliza como instrumento de represión, el Perú podría enfrentar críticas y sanciones a nivel internacional, lo que afectaría su posicionamiento en el concierto de naciones y podría tener repercusiones en acuerdos comerciales, inversiones y otros aspectos de la relación internacional.

Impacto presupuestal:

Por un lado, se espera que el Estado requiera de una asignación mayor de recursos a entidades como las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional. Estas entidades tendrían que fortalecer su capacidad de respuesta y acción frente a potenciales bloqueos o alteraciones del orden en los corredores esenciales. Este fortalecimiento podría implicar, entre otros, la adquisición de equipo especializado, la contratación de personal adicional, o la inversión en infraestructura y tecnología para monitorear y actuar rápidamente ante cualquier perturbación en estos corredores vitales.



HÉCTOR VALER PINTO
Congresista de la República

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia,
y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

Asimismo, dada la naturaleza compleja de los conflictos que podrían surgir, el Estado tendría que invertir en programas de capacitación para las fuerzas del orden, asegurando que su intervención sea siempre proporcional y respetuosa de los derechos humanos. Esta capacitación no solo debe centrarse en tácticas y estrategias de intervención, sino también en la comprensión profunda de la naturaleza de los conflictos y en la promoción del diálogo como primera herramienta de resolución.

Por otro lado, la ley podría representar una fuente de ingresos adicionales para el Estado. La garantía de un tránsito fluido en los corredores económicos esenciales permitiría que las actividades económicas se desarrollen con mayor continuidad, lo que se traduciría en mayores ingresos fiscales provenientes de sectores como la minería o la agroindustria. Además, las penalizaciones estipuladas en la ley para quienes obstaculicen los corredores podrían generar ingresos adicionales, aunque estos podrían ser variables y dependerían de la efectividad en la aplicación de la ley.

Finalmente, es probable que surja la necesidad de asignar fondos adicionales para iniciativas que promuevan la participación ciudadana y el diálogo entre las diferentes partes involucradas. Estos fondos serían cruciales para asegurar que la implementación de la ley no solo se centre en la represión, sino también en la construcción de consensos y en la búsqueda de soluciones integrales a los conflictos subyacentes. Es posible que se requieran también fondos para la creación o fortalecimiento de instancias de mediación y resolución de conflictos relacionados con los corredores económicos.

VINCULACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y CON LAS POLÍTICAS DEL ACUERDO NACIONAL

Vinculación con la Agenda Legislativa

La presente iniciativa se enmarca en el objetivo I: "DEMOCRACIA Y ESTADO DE DERECHO", política de Estado 7: "ERRADICACIÓN DE LA VIOLENCIA Y FORTALECIMIENTO DEL CIVISMO Y DE LA SEGURIDAD CIUDADANA", temas 18: "SEGURIDAD CIUDADANA Y CAMBIOS AL CÓDIGO PENAL" y 22: "MEDIDAS DE APOYO A LAS TAREAS DE LA POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ".



HÉCTOR VALER PINTO
Congresista de la República

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

**"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia,
y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"**

Vinculación con el Acuerdo Nacional

La presente iniciativa se encuentra dentro del Primer Objetivo del Acuerdo Nacional, que dice: "DEMOCRACIA Y ESTADO DE DERECHO", específicamente en la Política de Estado 7: "Erradicación de la violencia y fortalecimiento del civismo y de la seguridad ciudadana, que señala:

Nos comprometemos a normar y fomentar las acciones destinadas a fortalecer el orden público y el respeto al libre ejercicio de los derechos y al cumplimiento de los deberes individuales. Con este objetivo el Estado: (a) consolidará políticas orientadas a prevenir, disuadir, sancionar y eliminar aquellas conductas y prácticas sociales que pongan en peligro la tranquilidad, integridad o libertad de las personas así como la propiedad pública y privada; (b) propiciará una cultura cívica de respeto a la ley y a las normas de convivencia, sensibilizando a la ciudadanía contra la violencia y generando un marco de estabilidad social que afiance los derechos y deberes de los peruanos; (c) pondrá especial énfasis en extender los mecanismos legales para combatir prácticas violentas arraigadas, como son el maltrato familiar y la violación contra la integridad física y mental de niños, ancianos y mujeres; (d) garantizará su presencia efectiva en las zonas vulnerables a la violencia; (e) fomentará una cultura de paz a través de una educación y una ética públicas que incidan en el respeto irrestricto de los derechos humanos, en una recta administración de justicia y en la reconciliación; (f) desarrollará una política de especialización en los organismos públicos responsables de garantizar la seguridad ciudadana; (g) promoverá los valores éticos y cívicos de los integrantes de la Policía Nacional, así como su adecuada capacitación y retribución; y (h) promoverá un sistema nacional de seguridad ciudadana en la totalidad de provincias y distritos del país, presidido por los alcaldes y conformado por representantes de los sectores públicos y de la ciudadanía.