CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
15 MAR. 2024
RECIBIDO
Firma: Hora: 10:47

PROPONEN DECLARAR DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA AMPLIACIÓN, MEJORAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL PE-28 C EN EL VRAEM

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

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA AMPLIACIÓN, MEJORAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL PE-28 C, UBICADA EN LOS VALLES DE LOS RIOS APURÍMAC, ENE Y MANTARO (VRAEM)

Artículo 1°.- Objeto de la Ley

El objeto de la presente ley es declarar de interés nacional y necesidad pública la ampliación, mejoramiento y pavimentación de la Ruta Nacional PE-28 C, ubicada en los Valles de los Ríos Apurímac, Ene y Mantaro (VRAEM), en los departamentos de Apurímac, Ayacucho, Cusco, Huancavelica y Junín.

Artículo 2°.- Declaratoria de interés y necesidad pública

Declarase de interés nacional y necesidad pública la **ampliación, mejoramiento y pavimentación de la Ruta Nacional PE-28 C (ramal) Trayectoria: Emp. PE-28 B (San Francisco) – Quimbiri – Pichari – Pedro Ruiz – Trincavini - Quisto Central - Natividad – Puerto Ene – Puerto Anapati – Mencoriari - Cubantía - San Martín de Pangoa - Emp. PE-5S (Mazamari).**

Artículo 3.- Finalidad de la ley

La finalidad de la Ley es poner en la agenda del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de PROVÍAS NACIONAL, la formulación y ejecución del Proyecto de Inversión para la ampliación, mejoramiento y pavimentación de la Ruta Nacional a que se refiere el artículo 2, ubicada en los Valles de los Ríos Apurímac, Ene y Mantaro (VAREM).

Artículo 4.- Entidad responsable

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

Lima, marzo, 2024

SILVANA ROBLES ARAUJO
Congresista de la República

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: FLORES RAMIREZ Alex Randu FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/03/2024 11:18:50-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ROBLES ARAUJO Silvana Emperatriz FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/03/2024 17:41:51-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: QUITO SARMIENTO Bernardo Jaime FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/03/2024 10:55:45-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: VARAS MELENDEZ Elias Marcial FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 14/03/2024 09:50:36-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PARIGNA SINCHE Alfredo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/03/2024 13:23:48-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PAREDES PIQUE Susel Ana Maria FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 14/03/2024 15:39:43-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL

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

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

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

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

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

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

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

JERARQUIZACIÓN DE VÍAS

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

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

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

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

a. Interconectar al país longitudinal o transversalmente, permitiendo la vinculación entre departamentos e incluso con los países vecinos.
b. Interconectar las capitales departamentales.
c. Interconectar dos o más carreteras de la Red Vial Nacional.

d. Soportar regularmente el tránsito de larga distancia nacional o internacional de personas y/o mercaderías, facilitando el intercambio comercial interno o externo.
e. Articular los puertos y/o aeropuertos de nivel nacional o internacional, así como las vías férreas, e
f. Interconectar los principales centros de producción con los principales centros de consumo.

PROYECTO ESPECIAL PROVIAS NACIONAL

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

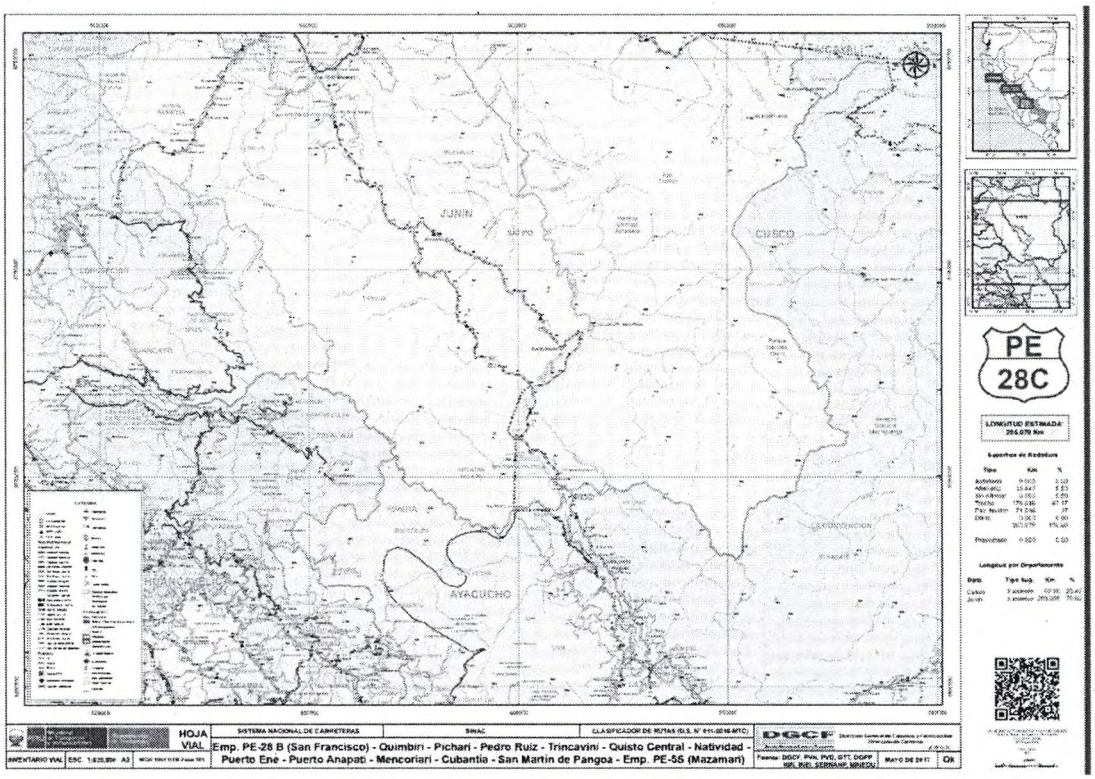
PROVIAS NACIONAL es un organismo especializado del MTC que cuenta con autonomía técnica, administrativa y financiera, encargado de la ejecución de proyectos de inversión para la construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de la Red Vial Nacional con el fin de brindar a los usuarios una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

LA RUTA NACIONAL PE-28 C Y LA CONECTIVIDAD DEL VRAEM

De conformidad con el **Decreto Supremo 011-2016-MTC**[1], que aprueba la actualización de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC), establece que la **Carretera PE-28 C (ramal) Trayectoria: Emp. PE-28 B (San Francisco) – Quimbiri – Pichari – Pedro Ruiz – Trincavini - Quisto Central - Natividad – Puerto Ene – Puerto Anapati – Mencoriari - Cubantía - San Martín de Pangoa - Emp. PE-5S (Mazamari),** forma parte de la Red Vial Nacional Transversal, y es uno de los ejes de la Red Vial Nacional que se interconecta con la Red Vial Nacional Longitudinal del SINAC.

La importancia de esta ruta reside en que permitirá la conectividad de uno de los territorios más extensos y complejos del país: el VRAEM, **desde el distrito de San Francisco en la provincia de La Mar en el departamento de Ayacucho, hasta San Martín de Pangoa, provincia de Satipo en el departamento de Junín, articulando a centros poblados de Apurímac, Ayacucho, Cusco, Huancavelica y Junín.**

[1] https://portal.mtc.gob.pe/transportes/caminos/documentos/D.S.%20N%C2%B0%20011-2016-MTC.pdf



El VRAEM es una zona geopolítica de excepcional importancia que abarca una superficie equivalente al 5% del territorio nacional, conformada por territorios de cinco departamentos (Ayacucho, Apurímac, Cusco, Huancavelica y Junín), por diez provincias y ochenta distritos de dichos departamentos, con una población cercana al medio millón de habitantes asentada en numerosos centros poblados, muchos de ellos sin accesibilidad y medios de comunicación.

Dada la complejidad y agreste geografía de estos territorios, su falta o insuficiente articulación y conectividad física, la presencia de remanentes terroristas de Sendero Luminoso, así como la presencia de actividades ilícitas como el narcotráfico han coadyuvado a una muy débil presencia del Estado, y de los servicios públicos tanto por parte del gobierno central como por los cinco gobiernos regionales con injerencia en el VRAEM, lo que ha generado altos índices de pobreza y extrema pobreza. Se estima que el 58% de la población vive en situación de pobreza y el 30% en extrema pobreza.

Frente a este panorama, desde el año 1999, en el marco de una estrategia fundamentalmente represiva, el gobierno de Fujimori estableció el estado de emergencia e instaló el **Comando Militar Especial VRAEM** con

jerarquía de región militar, instalándose más de veinte bases militares a lo largo de todo el territorio del VRAEM. Posteriormente el comando político militar cambió de perspectiva, adoptando una estrategia de enfoque integral orientado a promover el desarrollo social sin dejar de lado la interdicción de las fuerzas de seguridad.

En el **ámbito social,** como entidad rectora de la lucha contra las drogas, la **Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida sin Drogas (DEVIDA)** diseñó una **Estrategia Nacional de Lucha contra las Drogas 2017-2021**[2] que contiene un conjunto de acciones cuya finalidad está dirigida al apoyo a la población para **sustituir el cultivo de coca por productos alternativos.** Como ya viene ocurriendo, esta estrategia ha tenido buenos resultados aun cuando es indispensable ampliar y fortalecer esta alternativa para alejar a los campesinos, de manera sostenible, de la

En lo que respecta al VRAEM, **la promoción del desarrollo económico y social y la pacificación deben ser los ejes de esta estrategia.** Pacificar la zona y garantizar un entorno de desarrollo pleno es un objetivo complejo pero posible de alcanzar si se continúa trabajando de forma sostenida, toda vez que sin desarrollo la población no podrá mejorar su calidad de vida, pero si no hay seguridad integral será más difícil aumentar la presencia del Estado y su política de desarrollo. **Ambos deben ser los ejes de la política de Estado en el VRAEM.**

Es en el marco de esta estrategia de desarrollo que la conectividad cobra singular importancia, toda vez que las carreteras se constituyen en un factor de desarrollo en la medida que facilitan el tráfico comercial de personas y mercancías, y son el principal medio de integración de los productores a los mercados. **De poco serviría una estrategia de sustitución de cultivos de coca por otros que pueden ser rentables, si éstos no tienen la posibilidad de ser puestos en los mercados regionales, nacional e incluso en el mercado exterior.**

SITUACIÓN ACTUAL DE LA RUTA PE-28 C

La Ruta PE-28 C forma parte de la iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana cuyo objetivo es avanzar en la modernización de la infraestructura regional y adoptar estrategias específicas para promover la integración y desarrollo económico de la Región y, específicamente de las áreas de influencia de la Red Vial Nacional.

Lamentablemente esta carretera se encuentra frecuentemente en malas condiciones, debido a las continuas erosiones y deslizamientos debido a

[2] http://sisco.copolad.eu/web/uploads/documentos/ENLCD_PERU.pdf

las precipitaciones pluviales que se ocurren en la zona, agravándose por la falta de mantenimiento oportuno para garantizar su operatividad a pesar de formar parte de la Red Vial Nacional (Ver imágenes).

IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

El problema reside en que el Proyecto de Inversión **Carretera PE-28 C (ramal) Trayectoria: Emp. PE-28 B (San Francisco) – Quimbiri – Pichari – Pedro Ruiz – Trincavini - Quisto Central - Natividad – Puerto Ene – Puerto Anapati – Mencoriari - Cubantía - San Martín de Pangoa - Emp. PE-5S (Mazamari),** se encuentra concesionada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para fines de mantenimiento y conservación rutinaria, que incluye pavimento económico que es

sumamente inconveniente ante la geografía y las vulnerabilidades climáticas de la zona.

PROPUESTA DE SOLUCIÓN

A efectos de resolver el problema señalado, es importante aprobar la presente iniciativa declaratoria de interés nacional y necesidad pública la ampliación, mejoramiento y pavimentación de la **Carretera PE-28 C (ramal) Trayectoria: Emp. PE-28 B (San Francisco) – Quimbiri – Pichari – Pedro Ruiz – Trincavini - Quisto Central - Natividad – Puerto Ene – Puerto Anapati – Mencoriari - Cubantía - San Martín de Pangoa - Emp. PE-5S (Mazamari),** con la finalidad de poner en la agenda del del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y de PROVÍAS NACIONAL la inclusión del referido Proyecto de Inversión en el Plan Multianual de Inversiones.

La ejecución de este Proyecto producirá un gran impacto en el desarrollo productivo del VRAEM, su integración a los mercados, el desarrollo del turismo y, especialmente, contribuirá a mejorar la calidad de vida de la población involucrada.

ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

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

El beneficio de su ejecución reside en que se garantiza una vía amplia y asfaltada que mejore las condiciones el desplazamiento de pasajeros y el tráfico comercial de mercancías, contribuyendo a la dinamización de la economía y al mejoramiento de la calidad de vida de la población del área de influencia de este Proyecto de Inversión.

EFECTO DE LA INICIATIVA EN EL ORDENAMIENTO JURÍDICO

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

VINCULACIÓN DE LA INICIATIVA CON LAS POLÍTICAS DEL ACUERDO NACIONAL

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

- Lucha contra pobreza
- Acceso al empleo pleno, digno y productivo

- Afirmación de la economía social de mercado
- Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica
- Desarrollo en infraestructura y vivienda
- Ordenamiento y gestión territorial