



**LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA
E INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN
DE LA CARRETERA EN LA RUTA: PUENTE
INAMBARI – KIMIRI – KIMBIRI - PUERTO
PUKIRI – CAYCHIHUE – HUEPETUHE EN EL
DEPARTAMENTO DE MADRE DE DIOS.**

El Grupo Parlamentario **ALIANZA PARA EL PROGRESO** a iniciativa del Congresista de la República **EDUARDO SALHUANA CAVIDES**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, proponen el siguiente **PROYECTO DE LEY**:

FORMULA LEGAL

**LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA
CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA EN LA RUTA: PUENTE INAMBARI –
KIMIRI-KIMBIRI-PUERTO PUKIRI – CAYCHIHUE – HUEPETUHE EN EL
DEPARTAMENTO DE MADRE DE DIOS**



Firmado digitalmente por:
CHIABRA LEON Roberto
Enrique FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 30/01/2024 12:59:38-0500

Artículo único. - Declaración de necesidad pública e interés nacional

Declárese de necesidad pública e interés nacional la construcción de la carretera en la ruta: Puente Inambari – Kimiri – Kimbiri - Puerto Pukiri – Caychihue – Huepetuhe en el departamento de Madre de Dios, con el fin de garantizar los servicios de transitabilidad vial y peatonal, en la región Madre de Dios.

Lima, enero 2024



Firmado digitalmente por:
ACUÑA PERALTA Maria
Grimaneza FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 30/01/2024 11:54:35-0500



Firmado digitalmente por:
SALHUANA CAMDES Eduardo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 29/01/2024 19:50:29-0500



Firmado digitalmente por:
SALHUANA CAMDES Eduardo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 29/01/2024 19:50:55-0500



Firmado digitalmente por:
HEIDINGER BALLESTEROS
Nelcy Lidia FAU 20161749126
soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 30/01/2024 11:30:57-0500



Edificio José Sánchez Carrión
Azángaro
Firmado digitalmente por:
García Correa Idelso
Manuel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 30/01/2024 12:36:48-0500



Firmado digitalmente por:
GARCIA CORREA Idelso
Manuel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 30/01/2024 11:50:22-0500

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



Firmado digitalmente por:
JULON IRIGOIN Elva Edhit
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 30/01/2024 12:58:00-0500



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **31** de **enero** de **2024**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° **6914/2023-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.



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

EXPOSICION DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

La propuesta legislativa tiene como objeto la declaración de necesidad pública e interés nacional la inmediata creación de la carretera en la ruta: del puente Inambari que se encuentra sobre el río Inambarí, estructura que mejorará la interconexión vial entre las provincias de Tambopata y Manu, así como el Puente Colgante Kimiri que comunica ambos márgenes del río Chanchamayo en el departamento de Junín, también está el Puente Kimbiri y la quebrada Kimbiri, distrito kimbiri, provincia de la Convención, departamento de Cusco, de igual forma se estaría interconectando el centro poblado de Caychihue, en el distrito de Huepethue, provincia del Manú, departamento de Madre de Dios, acortando significativamente el tiempo de viaje entre todos los destinos.

Entre otros, la presente busca atender la solicitud realizada por el Consejo Regional de Madre de Dios, como consta en el Acuerdo del Consejo Regional N° 282-2023-RMDD/CR, de fecha 06 de diciembre del 2023, por el cual mediante su artículo segundo, exhortan al Congreso de la República a emitir normas declarativas compatibles con el interés y necesidad pública, cuyo propósito radica en lograr una mayor y mejor comunicación vial en aras de la integración, el intercambio comercial, la inclusión de territorios y poblaciones amazónicas para el crecimiento económico y desarrollo en los tres niveles de gobierno.

Que, el artículo 192° de la Constitución Política del Perú, nos dice que los gobiernos regionales promueven el desarrollo y la economía regional, fomentan las inversiones, actividades y servicios públicos de su responsabilidad, en armonía con las políticas y planes nacionales y locales de desarrollo.

Que, el inciso 8° del mencionado artículo, se fomenta la competitividad, las inversiones y el financiamiento para la ejecución de proyectos y obras de infraestructura de alcance e impacto que los gobiernos municipales con una adecuada articulación entre provincia, distrito y comunidad, deben cumplir un papel fundamental en la gestión de la infraestructura pública y los servicios de carácter local, pues esto recae en beneficio de las comunidades como limpieza pública, las pistas y el agua, sería compatible con su desarrollo.

Que, en ese sentido, es preciso indicar que los gobiernos regionales tienen un papel fundamental en el desarrollo y planificación concertada, gestionando y dirigiendo los proyectos en el ámbito regional, como las carreteras departamentales, así como promover las inversiones y la producción en su entorno.

Que, resulta necesario precisar que, la articulación entre los tres niveles de gobierno debe reposar en reglas claras e instituciones fuertes que promuevan este trabajo conjunto, pues al no darse este trabajo corremos el riesgo de fragmentar y dispersar que conllevaría al fracaso.

Que, la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, establece entre sus funciones rectoras formular, planear, dirigir, coordinar con los gobiernos regionales y locales, la implementación de las políticas nacionales y sectoriales, y evaluar su cumplimiento; asimismo, dispone entre sus funciones específicas de competencias compartidas, prestar apoyo a los gobiernos regionales y locales para el adecuado cumplimiento de las funciones sectoriales descentralizadas.

Que, la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre establece en el artículo 16, en concordancia con el literal c) del artículo 23°, que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC, tiene entre otras competencias normativas, dictar los Reglamentos Nacionales que sean necesarios para el desarrollo de transporte y el ordenamiento de tránsito como el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial.

Que, el numeral 11.2 del artículo 11 del Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 034-2008-MTC, señala al MTC, como órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, elabora el Plan Vial Nacional que contiene el plan vial de la Red Vial Nacional, su competencia e incorpora los planes viales de la Red Vial Departamental o Regional y de la Red Vial Vecinal o Rural, los cuales son elaborados e implementados, respectivamente, por los gobiernos regionales y por los gobiernos locales, provinciales en concordancia con el Plan Vial Nacional;

Que, el artículo 2° de Manual de Operaciones del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Descentralizado – PROVIAS DESCENTRALIZADO, aprobado por la Resolución Ministerial N° 1182-2017-MTC/01.02, lo establece como un proyecto especial que tiene a su cargo actividades de preparación, gestión, administración y de ser el caso, la ejecución de proyectos y programas de infraestructura de transporte departamental y vecina o rural en sus distintos modos, así como el desarrollo y el fortalecimiento de capacidades institucionales para la gestión descentralizada del transporte departamental y vecinal o rural; constituye unidad ejecutora, depende del Viceministerio de Transportes; y tiene como objetivo promover, apoyar y orientar el incremento de la dotación y la mejora de la transitabilidad de la infraestructura de transporte departamental y vecinal o rural, y el desarrollo institucional, en forma descentralizada, planificada, articulada o regulada, con la finalidad de contribuir a la superación de la pobreza y el desarrollo del país;

Que, a través de la Resolución Ministerial N° 427-2018-MTC/01 se resuelve que el Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Descentralizado, constituye una Entidad comprendida dentro del ámbito de aplicación de la normativa de contrataciones del Estado, teniendo su director ejecutivo, la calidad de Titular de la Entidad: quien es competente para ejercer las funciones para la aprobación, autorización y supervisión de los procesos de contratación de bienes servicios y obras.

Que, en torno a la declaración de interés público, el artículo 70 del capítulo III, "De la propiedad", del título III, "Del régimen económico", de la Constitución Política del Perú, hace referencia a la necesidad pública, ciertamente, en el ámbito del derecho a la propiedad; y, aun no habiendo en la doctrina jurídica una definición exacta y precisa sobre necesidad pública, es importante tomar en consideración que hay varios doctrinarios que consideran que la necesidad pública está estrechamente ligada con obras de infraestructura requeridas por la sociedad.

Que, por citar ejemplo, el doctor Víctor García Toma, en su libro "Análisis sistemático de la Constitución Peruana de 1993", dice en cuanto a la necesidad pública que es el conjunto de medidas que redunden en beneficio, ventaja o utilidad a favor de la ciudadanía; por ejemplo, la realización de obras públicas. En puridad, en este específico aspecto hace referencia a las acciones que el Estado realiza en el campo de la construcción de infraestructura que luego pone al servicio de la población.

Para citar a otro autor que hace referencia a dicha frase es Christian Guzmán Napurí en el ensayo "Expropiación y derecho de propiedad según la jurisprudencia del Tribunal Constitucional Peruano", publicado en la revista *JUS Constitucional*, 7, en donde sostiene lo siguiente: [...] necesidad pública alude a lo indispensable, a lo que es necesario para la subsistencia de la sociedad en su conjunto. Ello permite distinguir claramente la necesidad pública de la utilidad pública; implicando esta última más bien una situación únicamente conveniente para la sociedad. A su vez, la utilidad social favorece a solo un grupo social determinado.

Que, Eduardo García De Enterría y Tomás-Ramón Fernández, en curso de Derecho Administrativo, Tomo II, admite que en el derecho decimonónico la utilidad pública se predicaba a partir de la noción de obra pública. Es así que, tomando en consideración el contenido del artículo 70 de la Constitución, así como la opinión doctrinaria y, sobre todo, la interpretación que se debe hacer de las normas en el marco de la Constitución, atendiendo a los argumentos expuestos, se debe considerar atendible emitir una ley que declare de interés nacional la construcción de infraestructura, que coadyuve a mejorar la calidad de vida de la población involucrada.

Que, en el marco de respeto medio ambiental y conforme al artículo 2 de la Ley N° 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental, se establece que están comprendidos en su ámbito de aplicación, las políticas, planes y programas de nivel nacional, regional y local que puedan originar implicaciones ambientales significativas; así como los proyectos de inversión pública, privada o de capital mixto, que impliquen actividades, construcciones, obras, y otras actividades comerciales y de servicios que puedan causar impactos ambientales negativos significativos.

Que, el artículo 3 de la Ley N° 27446, establece que no podrá iniciarse la ejecución de proyectos ni actividades de servicios y comercio, y ninguna autoridad nacional, sectorial, regional o local podrá aprobarlas, autorizarlas, permitir las, concederlas o habilitarlas si no cuentan previamente con la Certificación Ambiental contenida en la resolución expedida por la respectiva autoridad competente.

Que, el artículo 15 del Reglamento de la Ley N° 27446, establece que toda persona, natural o jurídica que pretenda desarrollar un proyecto de inversión susceptible de generar impactos ambientales negativos de carácter significativo que estén

relacionados con los Criterios de Protección Ambiental, está obligada a gestionar una Certificación Ambiental ante la autoridad competente.

Que, conforme lo establece la Ley N° 29785, Ley del Derecho a la Consulta Previa a los pueblos indígenas u originarios, reconocido en el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), respecto al derecho de los pueblos indígenas u originarios a ser consultados de forma previa sobre las medidas legislativas o administrativas que afecten directamente sus derechos colectivos, sobre su existencia física, identidad cultural, calidad de vida o desarrollo. (...).

Que, de acuerdo a los fundamentos expuesto cabe precisar que las entidades competentes antes de la programación, planeación u ejecución del proyecto, deberán cumplir con todos los requerimientos legales que correspondan, entre ellos aquellos que refieren a la materia ambiental y los derechos de los pueblos indígenas u originarios; aclarándose que la presente deviene en una norma declarativa de impulso y llamado de atención al gobierno nacional y demás autoridades, mas no facultativa de autorización para su ejecución.

Que, muchas veces la naturaleza y la geografía propia de la diversidad de nuestro país, no permite en algunas ocasiones el fácil acceso y comunicación a localidades vecinas, con la finalidad de integrarlas, requiriendo ejecutar carreteras, puentes o caminos vecinales, de tal manera que un puente pueda convertirse en un medio eficaz de interconexión, que no soluciona el tránsito, sino que sirve como motor de desarrollo socio económico. Es por ello, que con buena infraestructura en caminos, puentes y carreteras nos permitirá un desarrollo empresarial en las zonas dispuestas para la agricultura, la ganadería, el turismo y el comercio, que por consiguiente traerá prosperidad, así como mejores estándares de vida.

Que, si consideramos las perspectivas de políticas públicas, resulta necesario promover la construcción de la carretera propuesta, cuya ruta une puntos geográficos y localidades que actualmente representan una trocha carrozable, siendo que de esta manera se lograría la integración vial de los pueblos, así como el reducir costos de transporte y el desarrollo de la actividad económica productiva, comercial y de servicios de los pueblos de las provincias de Sandia y Carabaya del Departamento de Puno y de

la provincia de Quispicanchis del Departamento de Cusco, y la reducción de la brecha de conectividad vial de Madre de Dios, bajo su integración a la red vial nacional.

II. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACION NACIONAL

La presente iniciativa legislativa no modifica, ni deroga, alguna norma de la legislación nacional; por el contrario, tiene coherencia y concordancia con lo establecido en la Constitución Política del Perú, porque su aprobación permitirá que la mirada del Poder Ejecutivo pueda centrarse en el derecho de la población a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado para el desarrollo de su vida, a fin de hacer cumplir su rol esencial como Estado.

Además, tal y como se ha expresado en los fundamentos de esta propuesta, la Constitución divide a las normas con rango de ley en función del ámbito de producción jurídica (leyes, decretos legislativos, decretos de urgencia, entre otros), o en base a los requisitos formales para su dación (leyes orgánicas o leyes ordinarias), la verdad es que ni la Constitución ni la jurisprudencia del Tribunal Constitucional (TC) ni el Reglamento del Congreso han dividido a las leyes en declarativas o constitutivas, o entre aquellas que tienen efectos jurídicos o no. (...) De acuerdo a la teoría de los hechos cumplidos ampliamente abordada por el TC, todas las normas tienen efectos a partir de su publicación o salvo disposición contraria de la misma norma que posterga su vigencia. Es decir, salvo un criterio de temporalidad, no existe una excepción a la eficacia de las leyes en el ordenamiento legal peruano.

Esto es congruente con la línea jurisprudencial del Tribunal Constitucional que, aun cuando ha dividido a las leyes según la temporalidad de sus efectos (autoaplicativas si son de aplicación inmediata y heteroaplicativas si requieren de actos posteriores de implementación para poder ser aplicadas), parte de una premisa indubitable: todas las leyes tienen efectos, independientemente de si son inmediatos o mediatos.

Por tanto, apelando a la construcción jurídica, las normas declarativas presentan un rasgo importante: carecen de un supuesto de hecho. En otras palabras, "(...) se puede decir que estas normas son dictadas como afirmaciones válidas en sí mismas, más que como una hipótesis en la que un supuesto debe tener, necesariamente, una consecuencia específica". Lo que no implica, que estas leyes no sean obligatorias y que mantengan su vigencia y obligatoriedad.

En ese sentido, las leyes declarativas "declarativas" tienen una particularidad sustancial: si bien requieren de actos administrativos como consecuencias de su contenido, pueden cumplir con los objetivos de interés público, de algún sector o población, que justificaron su aprobación, por lo que estas normas sí generan efectos inmediatos, como el que se pretende para la construcción de la carretera en la ruta: Puente Inambari – Kimiri – Kimbiri - Puerto Pukiri – Caychihue – Huepetuhe en el departamento de Madre de Dios.

III. ANALISIS COSTO – BENEFICIO

La propuesta legislativa que refiere a la declaratoria de interés nacional y necesidad publica de la construcción de la carretera en la ruta: Puente Inambari – Kimiri – Kimbiri - Puerto Pukiri – Caychihue – Huepetuhe en el departamento de Madre de Dios, tiene como punto de inicio el distrito de Huepetuhe, provincia del Manu, departamento de Madre de Dios, cerca de la frontera con Cusco y Puno. Paso obligado de la Carretera Interoceánica (que une el Perú con Brasil), pues allí convergen los tramos que llegan desde Cusco y Puno, en su ruta hacia Puerto Maldonado y luego hacia Iñapari y Brasil.

Conforme al análisis, tenemos que el distrito de Huepetuhe se compone de 27 centros poblados entre ellos esta KIMBIRI, KIMIRI, PUERTO PUNKIRI, PUENTE INAMBARI, HUAYPETUE Y CAYCHIHUE, por lo que en la relación de beneficiarios podríamos considerar a los siguientes, conforme a lo registrado en la tabla 1.

TABLA 1
DETALLE DE LAS LOCALIDADES INVOLUCRADAS EN LA CONSTRUCCION DE LA CARRETERA

	LOCALIDAD	SERVICIO ESCOLAR	POBLACIÓN / BENEFICIARIOS
KIMBIRI	Este centro poblado está ubicado dentro del distrito de Huepetuhe, provincia de Manu, en la región de Madre de Dios.	No cuenta con centros educativos.	Población censada (2017) <u>Habitantes 212¹</u>
KIMIRI	Este centro poblado está ubicado dentro del distrito de Huepetuhe, provincia de Manu, en la región de Madre de Dios.	Solo cuenta con una institución educativa de Primaria.	Población censada (2017) <u>Habitantes 93</u>

¹ Instituto Nacional de Estadística I.N.I., 2017, Madre de Dios

PUERTO PUNKIRI	Este centro poblado está ubicado dentro del distrito de Huepetuhe, provincia de Manu, en la región de Madre de Dios.	Cuenta con centro educativo de inicial.	Población censada (2017) <u>Habitantes 148</u>
PUENTE INAMBARI	Este centro poblado está ubicado dentro del distrito de Huepetuhe, provincia de Manu, en la región de Madre de Dios.	Cuenta con centros educativos de inicial y primaria.	Población censada (2017) <u>Habitantes 97</u>
HUAYPETUE	Capital del distrito de Huepetuhe ubicado en la provincia de Manu en el departamento de Madre de Dios.	Cuenta con centros educativos inicial, primaria y secundaria.	Población censada (2017) <u>Habitantes 5 315</u>
CAYCHIHUE	Este centro poblado está ubicado dentro del distrito de Huepetuhe, provincia de Manu, en la región de Madre de Dios	Cuenta con centros educativos, inicial, primaria y secundaria.	Población censada (2017) <u>Habitantes 371</u>

Fuente: Elaboración propia (2024)

GRAFICO N° 1

UBICACIÓN SATELITAL DE LOS LUGARES INVOLUCRADOS



Fuente: Google Maps/Google Earth Additional Terms of Service (2024)

GRAFICO N° 2

UBICACIÓN DE LOS LUGARES INVOLUCRADOS Y SU CARRETERA ACTUAL



Fuente: Google Maps/Google Earth Additional Terms of Service (2024)

Conforme a lo expuesto y debido a su naturaleza declarativa, la presente no ocasionará gasto al Estado, por el contrario, contribuirá al desarrollo económico y social del departamento de Madre de Dios y la zona sur del país; siendo que el objetivo de la misma, deberá cumplirse mediante la ejecución de acciones propias de las entidades responsables, quienes conforme a sus competencias deberán implementar las medidas necesarias para su cumplimiento.

Considerando la promoción y desarrollo económico que de esta se desprenderá no solo en el departamento de Madre de Dios, sino también en los departamentos de Puno y Cusco, siendo que la construcción de infraestructuras y accesos viales en dichas localidades, servirán de interconexión con las demás regiones de país, reduciendo así el costo de transporte y creándose con ello la oportunidad de generar el desarrollo de otras actividades como la agrícola, productiva, comercial y de servicios, que coadyuven a mejorar la calidad de vida de la población de las zonas de influencia directa e indirecta del proyecto que se pretende impulsar.

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

La presente iniciativa tiene vinculación con la agenda legislativa para el periodo anual de sesiones 2023 - 2024, aprobada mediante Resolución Legislativa del Congreso N° 002-2023-2024-CR, conforme al objetivo III. Competitividad del país, y la Política de Estado N° 18, que refiere a la búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica.