Proyecto de Ley N° 7568/2023-CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

PASIÓN NEOMIAS DÁVILA ATANACIO
Congresista de la República

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

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
12 ABR. 2024
RECIBIDO
Firma: Hora: 2:10 pm

LEY QUE FOMENTA E INCENTIVA LA APERTURA DE TROCHAS CARROZABLES PARA FAVORECER A LOS AGRICULTORES EN EL ÁMBITO NACIONAL

El grupo parlamentario **Bloque Magisterial de Concertación Nacional**, a iniciativa del congresista que suscribe, **PASIÓN NEOMIAS DÁVILA ATANACIO**, 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 22 literal c), 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, propone el siguiente PROYECTO DE LEY:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE FOMENTA E INCENTIVA LA APERTURA DE TROCHAS CARROZABLES PARA FAVORECER A LOS AGRICULTORES EN EL ÁMBITO NACIONAL

Artículo 1. Objeto de la Ley

El presente proyecto de ley tiene como finalidad fomentar e incentivar la apertura de trochas carrozables en zonas rurales y agrícolas del país, con el objetivo de mejorar la movilidad de los agricultores y facilitar el transporte de productos agrícolas.

Artículo 2. Fomento de la apertura de trochas carrozables

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con el Ministerio de Agricultura y Riego y los Gobiernos Regionales y Locales, implementará políticas y estrategias para la apertura de trochas carrozables en zonas con actividad agrícola importante que carezcan de vías de comunicación adecuadas.

Artículo 3. Financiamiento

Se asignarán fondos públicos para la apertura de trochas carrozables en áreas rurales y agrícolas, procurándose además obtener financiamiento de otras fuentes, tanto nacionales como internacionales, para ampliar y mejorar esta infraestructura vial rural.

Artículo 4. Proyectos de inversión

Se promoverán proyectos de inversión pública y privada para la apertura de trochas carrozables, brindando facilidades e incentivos para la inversión en estas obras a nivel regional y local, y se propiciará la creación de asociaciones público-privadas para su ejecución.

Artículo 5. Capacitación y asesoramiento técnico

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con el Ministerio de Agricultura y Riego, brindará asesoramiento técnico y capacitación a los Gobiernos Regionales y Locales, y a las comunidades beneficiadas, sobre la construcción, manejo y mantenimiento de las trochas carrozables.

Artículo 6. Monitoreo y evaluación

Se establecerá un mecanismo de monitoreo y evaluación para asegurar que las trochas carrozables cumplen con las necesidades de los agricultores, y se realizan los ajustes necesarios en función de dicha evaluación.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

ÚNICA. Derogatoria

Se derogan todas las disposiciones que se opongan a lo establecido en la presente ley.

Lima, once de abril del año dos mil veinticuatro

CONGRESISTAS

Pasión Dávila

Vocera

Elizabeth Medina H.

Paul Gutierrez T.

Elgar Tello Montes

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **16** de **abril** de **2024**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 7568/2023-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. PRESUPUESTO Y CUENTA GENERAL DE LA REPÚBLICA; Y
2. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.

GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

LEY QUE FOMENTA E INCENTIVA LA APERTURA DE TROCHAS CARROZABLES PARA FAVORECER A LOS AGRICULTORES EN EL ÁMBITO NACIONAL

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

La Constitución Política del Perú establece en su artículo 88 que el Estado tiene el deber de promover el desarrollo agrario y fomentar la producción agropecuaria y forestal. Asimismo, reconoce la importancia del sector agrícola como motor de la economía y fuente de empleo en las zonas rurales del país.

Sin embargo, muchas zonas rurales y agrícolas carecen de una infraestructura vial adecuada para el transporte de productos agrícolas, lo que dificulta la movilidad de los agricultores y limita el desarrollo de la agricultura. Esta falta de vías de acceso apropiadas representa un obstáculo significativo para el crecimiento del sector agrario y para la comercialización de los productos agrícolas.

Ante este contexto, se hace necesario fomentar e incentivar la apertura de trochas carrozables en zonas rurales y agrícolas del país. Estas trochas carrozables permitirán mejorar la movilidad de los agricultores, facilitando así el transporte de sus productos desde las zonas de producción hasta los centros de acopio y los mercados.

El presente proyecto de ley tiene como objetivo principal promover la construcción de trochas carrozables en zonas rurales y agrícolas, incentivando la inversión pública y privada en estas obras de infraestructura vial. Al facilitar la conectividad de las zonas de producción agrícola, se promoverá un desarrollo sostenible en las áreas rurales, se fomentará la competitividad del sector agrario y se generará un mejor acceso a los mercados para los agricultores.

Asimismo, esta iniciativa busca mejorar la calidad de vida de los agricultores, quienes enfrentan dificultades en sus desplazamientos debido a la falta de una adecuada infraestructura vial. Con la apertura de trochas carrozables, los agricultores podrán acceder de manera más eficiente a servicios básicos, insumos agrícolas y oportunidades comerciales, lo que contribuirá a su desarrollo integral y a la reducción de la pobreza en las zonas rurales.

Además de los beneficios para los agricultores, la apertura de trochas carrozables también tendrá un impacto positivo en la economía nacional, al propiciar un aumento en la producción agrícola, facilitar el comercio de productos agrícolas y promover la generación de empleo en el sector rural.

Por lo que, la aprobación de este proyecto de ley permitirá fomentar e incentivar la apertura de trochas carrozables en zonas rurales y agrícolas del país, mejorando así la movilidad de los agricultores y facilitando el transporte de productos agrícolas. Esto contribuirá al desarrollo sostenible del sector agrario, a la reducción de la pobreza y al crecimiento económico en las zonas rurales y agrícolas del Perú.

Por otro lado, debemos precisar que, si bien existe la LEY N° 31015, LEY QUE AUTORIZA LA EJECUCIÓN DE INTERVENCIONES EN INFRAESTRUCTURA SOCIAL BÁSICA, PRODUCTIVA Y NATURAL, MEDIANTE NÚCLEOS EJECUTORES; sin embargo, la misma es muy laxa y espáticamente se refiere a la conformación de núcleos ejecutores, entre ellos a la infraestructura social básica. Dicha ley no hace referencia a la apertura de trochas carrozables en zonas rurales y, fundamentalmente, agrícolas del país, con el objetivo de mejorar la movilidad de los agricultores y facilitar el transporte de productos agrícolas.

Necesidad, viabilidad y oportunidad del proyecto de ley

El proyecto de ley que busca fomentar e incentivar la apertura de trochas carrozables en zonas rurales y agrícolas del país responde a una serie de necesidades identificadas en el sector agrícola, es técnicamente viable y está oportunamente planteado. A continuación, se detallan los aspectos relevantes de esta propuesta:

Existe una necesidad evidente de mejorar la movilidad en las zonas rurales y agrícolas del país. Muchas áreas rurales carecen de infraestructura vial adecuada, lo que dificulta el acceso de los agricultores a sus tierras de cultivo y la comercialización de sus productos agrícolas.

Asimismo, la apertura de trochas carrozables es una solución técnica y operativa viable para mejorar la movilidad agrícola. Las trochas carrozables se pueden construir de manera eficiente y brindarán a los agricultores una vía de acceso adecuada para el transporte de sus productos.

Del mismo modo, la apertura de trochas carrozables brindará una oportunidad única para impulsar el desarrollo agrícola en las zonas rurales. Al mejorar la movilidad de los agricultores, se promoverá la inversión agrícola, se aumentará la productividad y se facilitará la llegada de los productos agrícolas a los mercados, generando así un impacto económico positivo.

La mejora en la movilidad agrícola contribuirá a la seguridad alimentaria del país. Al facilitar el transporte de productos agrícolas, se reducirán las pérdidas post-cosecha y se garantizará un suministro continuo de alimentos frescos y saludables.

Finalmente, la apertura de trochas carrozables también está alineada con los objetivos de sostenibilidad. Al facilitar el transporte de productos agrícolas de manera eficiente, se reducirá la dependencia de largos desplazamientos y se promoverá una producción agrícola local y sostenible.

En consecuencia, el proyecto de ley que busca fomentar e incentivar la apertura de trochas carrozables en zonas rurales y agrícolas del país responde a la necesidad de mejorar la movilidad agrícola, es técnicamente viable y está oportunamente planteado. Además, brinda una oportunidad para impulsar el desarrollo agrícola, contribuir a la seguridad alimentaria y promover prácticas sostenibles en el sector agrícola. Por tanto, se considera que este proyecto de ley beneficiará tanto a los agricultores como al país en su conjunto.

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

La implementación de esta norma impulsará la construcción de trochas carrozables en zonas rurales y agrícolas, lo que resultará en una mejora sustancial en la infraestructura vial de estas áreas. Esto se traducirá en una mayor conectividad y accesibilidad para los agricultores, facilitando el transporte de sus productos agrícolas y generando un impacto positivo en el desarrollo económico de estas zonas.

La apertura de trochas carrozables mejorará la movilidad de los agricultores y facilitará el transporte de sus productos agrícolas, lo que contribuirá al fomento y crecimiento del sector agrícola. Esta medida impactará positivamente en la competitividad y productividad agrícola, promoviendo un mayor alcance de mercados y generando oportunidades comerciales para los agricultores.

La construcción de trochas carrozables en zonas rurales y agrícolas contribuirá al desarrollo sostenible de estas áreas. Al mejorar la movilidad de los agricultores, se fomentará la producción y comercialización de productos agrícolas locales, lo que reducirá la dependencia de importaciones y fortalecerá la seguridad alimentaria. Además, se promoverá una utilización más eficiente de los recursos, contribuyendo a la conservación del medio ambiente y la mitigación del cambio climático.

Asimismo, la apertura de trochas carrozables promoverá la generación de empleo en las áreas rurales y agrícolas, tanto durante la etapa de construcción como en las actividades relacionadas con la producción y comercialización de productos agrícolas. Además, mejorará la calidad de vida de los agricultores al facilitar su acceso a servicios básicos, insumos agrícolas y oportunidades comerciales.

La mejora en la infraestructura vial mediante la apertura de trochas carrozables puede impulsar el turismo rural y agrícola, atrayendo visitantes interesados en conocer y disfrutar de los productos locales, la cultura y las tradiciones del campo. Esto generará oportunidades económicas adicionales para las comunidades rurales.

III. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

3. 1. Costos

Costos	Sustento
Construcción de infraestructura vial	La apertura de trochas carrozables requerirá inversiones en la construcción de nuevas vías o la adecuación de las existentes. Estos costos pueden variar según la extensión y la complejidad de los proyectos, pero, además, eventualmente, pueden ser asumido por la propia población siempre en cuando exista incentivos.
Mantenimiento y conservación	Es importante considerar los costos asociados al mantenimiento y conservación de las trochas carrozables en el tiempo, asegurando así su adecuado estado y durabilidad. Este aspecto, tal como sucede en las zonas alto andinas y amazónicos, son asumidos por los propios pobladores a través de faenas comunales.

3.2. Beneficios

Beneficios	Sustento
Mejora en la movilidad	La apertura de trochas carrozables mejorará la movilidad de los agricultores al brindarles una vía de acceso más directa y eficiente a sus zonas de producción. Esto reducirá los tiempos de desplazamiento y facilitará

	el transporte de productos agrícolas a los mercados.
Incremento de la productividad	Al mejorar la movilidad de los agricultores y agilizar el transporte de productos agrícolas, se espera un incremento en la productividad del sector. Esto se traducirá en un aumento de la producción agrícola y una mayor rentabilidad para los agricultores.
Desarrollo económico y social	El fomento de las trochas carrozables en zonas rurales y agrícolas propiciará el desarrollo económico y social de estas áreas. Una mejor conectividad impulsará la inversión agrícola, fomentará la creación de empleos y mejorará la calidad de vida de los habitantes de estas zonas.
Beneficios ambientales	Al facilitar el transporte de productos agrícolas, se promoverá la reducción de la dependencia de importaciones y se incentivará una producción local más sostenible y respetuosa con el medio ambiente. Esto contribuirá a la conservación de los recursos naturales y a la mitigación del cambio climático.

IV. RELACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y LAS POLÍTICAS DE ESTADO EXPRESADAS EN EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa se encuentra relacionada con la Octava Política de Estado denominada **"Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú"**, que establece lo siguiente: "*...el Estado: (a) apoyará el fortalecimiento administrativo y financiero de los gobiernos regionales y locales (b) institucionalizará la participación ciudadana en las decisiones políticas, económicas y administrativas; (c) promoverá la eficiencia y transparencia en la regulación y provisión de servicios públicos, así como en el desarrollo de infraestructura en todos los ámbitos territoriales; (d) establecerá una clara delimitación de funciones, competencias y mecanismos de coordinación entre los tres niveles de gobierno; (e) desarrollará plataformas regionales de competitividad*

orientadas al crecimiento de las economías locales y regionales; (f) desarrollará una estructura de captación de recursos fiscales, presupuestales y del gasto público que incluyan mecanismos de compensación para asegurar la equitativa distribución territorial y social, en un marco de estabilidad macroeconómica y de equilibrio fiscal y monetario; (g) incorporará los mecanismos necesarios para mejorar la capacidad de gestión, la competencia y la eficiencia de los entes públicos y privados, así como la competitividad de las empresas y las cadenas productivas en los niveles nacional, regional y local; (h) favorecerá la conformación de espacios macro regionales desde una perspectiva de integración geoeconómica; (i) favorecerá el asociacionismo intermunicipal e interregional para el tratamiento de temas específicos; (j) fomentará el acceso al capital en los niveles regional y local, particularmente para la micro, pequeña y mediana empresa; y (k) fomentará mecanismos de compensación presupuestal para casos de desastre natural y de otra índole, de acuerdo al grado de pobreza de cada región."

Sobre todo, el proyecto de ley se encuentra directamente vinculada con la Décima Política de Estado denominada **"Reducción de la pobreza"**, que señala lo siguiente: *"...el Estado: (a) Promoverá la producción, el desarrollo empresarial local y el empleo; (b) fortalecerá las capacidades locales de gestión que promuevan el acceso a la información, la capacitación, la transferencia tecnológica y un mayor acceso al crédito; (c) promoverá la ejecución de proyectos de infraestructura logística y productiva, como parte de planes integrales de desarrollo local y regional con intervención de la actividad privada; (d) asignará recursos crecientes de inversión social en educación y salud para maximizar la eficiencia de los programas, orientándolos hacia las personas de mayor pobreza; (e) fomentará el pleno ejercicio de la ciudadanía y la participación de los ciudadanos en situación de pobreza en la identificación de necesidades, el diseño de soluciones y la gestión de los programas; (f) establecerá un sistema local de identificación, atención y promoción del empleo a personas sin sustento; (g) fomentará el desarrollo institucional, la eficacia, la equidad y la transparencia del Estado en el uso de los recursos en general y, especialmente, en aquellos orientados a programas de reducción de la pobreza, propiciando el concurso y la vigilancia de la sociedad civil; (h) garantizará el ejercicio de los derechos de las personas y el acceso a la administración de justicia de la población que vive en situación de pobreza; (i) fomentará una cultura de prevención y control de riesgos y vulnerabilidades ante los desastres, asignando recursos para la prevención, asistencia y reconstrucción."*

Del mismo modo, se encuentra relacionada con la Décima Primera Política de Estado denominada **"Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación"**, que establece lo siguiente: *"...el Estado: (a) combatirá toda forma de discriminación, promoviendo la igualdad de oportunidades; (b) fortalecerá la participación de las mujeres como sujetos sociales y políticos que dialogan y conciertan con el Estado y la sociedad civil; (c) fortalecerá una institución al más alto nivel del Estado en su rol rector de políticas y programas para la promoción de la igualdad de oportunidades*

entre hombres y mujeres, es decir, equidad de género; (d) dará acceso equitativo a las mujeres a recursos productivos y empleo; (e) desarrollará sistemas que permitan proteger a niños, niñas, adolescentes, adultos mayores, mujeres responsables de hogar, personas desprovistas de sustento, personas con discapacidad y otras personas discriminadas o excluidas; y (f) promoverá y protegerá los derechos de los integrantes de las comunidades étnicas discriminadas, impulsando programas de desarrollo social que los favorezcan integralmente."

Asimismo, se encuentra relacionada con la Décima Novena Política de Estado denominada **"Desarrollo sostenible y gestión ambiental"**, que establece lo siguiente: *"...el Estado: (a) fortalecerá la institucionalidad de la gestión ambiental optimizando la coordinación entre la sociedad civil, la autoridad ambiental nacional, las sectoriales y los niveles de gestión descentralizada, en el marco de un sistema nacional de gestión ambiental; (b) promoverá la participación responsable e informada del sector privado y de la sociedad civil en la toma de decisiones ambientales y en la vigilancia de su cumplimiento, y fomentará una mayor conciencia ambiental; (c) promoverá el ordenamiento territorial, el manejo de cuencas, bosques y zonas marino costeras así como la recuperación de ambientes degradados, considerando la vulnerabilidad del territorio; (d) impulsará la aplicación de instrumentos de gestión ambiental, privilegiando los de prevención y producción limpias; (e) incorporará en las cuentas nacionales la valoración de la oferta de los recursos naturales y ambientales, la degradación ambiental y la internalización de los costos ambientales; (f) estimulará la inversión ambiental y la transferencia de tecnología para la generación de actividades industriales, mineras, de transporte, de saneamiento y de energía más limpias y competitivas, así como del aprovechamiento sostenible de los recursos forestales, la biotecnología, el biocomercio y el turismo; (g) promoverá y evaluará permanentemente el uso eficiente, la preservación y conservación del suelo, subsuelo, agua y aire, evitando las externalidades ambientales negativas; (h) reconocerá y defenderá el conocimiento y la cultura tradicionales indígenas, regulando su protección y registro, el acceso y la distribución de beneficios de los recursos genéticos; (i) promoverá el ordenamiento urbano, así como el manejo integrado de residuos urbanos e industriales que estimule su reducción, reuso y reciclaje; (j) fortalecerá la educación y la investigación ambiental; (k) implementará el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental para asegurar la participación ciudadana, la coordinación multisectorial y el cumplimiento de las empresas de los criterios y condiciones de protección ambiental; (l) regulará la eliminación de la contaminación sonora; (m) cumplirá los tratados internacionales en materia de gestión ambiental, así como facilitará la participación y el apoyo de la cooperación internacional para recuperar y mantener el equilibrio ecológico; y (n) desarrollará la Estrategia Nacional de Comercio y Ambiente."*

Finalmente, se encuentra relacionada con la Vigésima Primera Política de Estado denominada **"Desarrollo en infraestructura y vivienda"**, que establece lo siguiente: *"... el Estado: (a) elaborará un plan nacional de infraestructura*

identificando ejes nacionales de integración y crecimiento para desarrollar una red energética, vial, portuaria, aeroportuaria y de telecomunicaciones, que permita fluidez en los negocios y en la toma de decisiones; (b) otorgará un tratamiento especial a las obras de servicio social, con especial énfasis en la infraestructura de salud, educación, saneamiento, riego y drenaje, para lo cual buscará la participación de la empresa privada en su gestión; (c) promoverá el desarrollo de corredores turísticos y de exportación, que permitan trasladar productos a costos razonables, facilitar las cadenas de producción y consolidar una integración fronteriza acorde con los planes nacionales; (d) edificará infraestructura local con participación de la población en su construcción y mantenimiento. Asimismo, con el objetivo de desarrollar la vivienda, el Estado: (e) elaborará un plan nacional de vivienda y la normatividad necesaria para simplificar la construcción y el registro de viviendas en tiempo y costo, y permitir su densificación, abaratamiento y seguridad; (f) contribuirá a consolidar un sistema habitacional integrado al sistema económico privado, con el Estado en un rol subsidiario, facilitador y regulador; (g) apoyará a las familias para facilitar el acceso a una vivienda digna; (h) fomentará la implantación de técnicas de construcción masiva e industrializada de viviendas, conjuntamente con la utilización de sistemas de gestión de la calidad; (i) fomentará la capacitación y acreditación de la mano de obra en construcción; (j) fomentará el saneamiento físico legal, así como la titulación de las viviendas para incorporar a los sectores de bajos recursos al sistema formal; y (k) buscará mejorar la calidad de las viviendas autoconstruidas."