CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
02 ABR. 2024
RECIBIDO
Firma: Hora: 6:08 p.m.

SUMILLA: LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA NACIONAL SICUANI, SANTA BÁRBARA, PHINAYA, MARCAPATA (CUSCO) Y DE CORANI Y MACUSANI (PUNO)

Proyecto de Ley

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

FÓRMULA LEGAL:

LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA NACIONAL SICUANI, SANTA BÁRBARA, PHINAYA, MARCAPATA (CUSCO) Y DE CORANI Y MACUSANI (PUNO)

Artículo único. – Declárase de interés nacional y necesidad pública
Declárese de interés nacional y necesidad pública la construcción de la carretera nacional Sicuani, Santa Bárbara, Phinaya, Marcapata (Cusco) y de Corani y Macusani (Puno)

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA

Articulo único. – El Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de Economía y Finanzas, actúan de acuerdo a sus competencias para el cumplimiento de la presente ley.

Lima, marzo de 2024

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

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
JORGE LUIS FLORES ANCACHI

JORGE LUIS FLORES ANCACHI
CONGRESISTA DE LA REPUBLICA

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **04** 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° 7441/2023-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

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La ampliación del concepto de antecedentes del proyecto de ley para la construcción de la carretera nacional que conecta Sicuani, Santa Bárbara, Phinaya, Marcapata en Cusco y Corani y Macusani en Puno, refleja una perspectiva más profunda sobre la importancia estratégica de esta infraestructura. La votación realizada por el Consejo Regional de Puno, que culminó en la declaración de la necesidad pública regional de este proyecto, no solo representa un acto administrativo, sino también el reconocimiento de una demanda histórica y social por parte de las comunidades afectadas.

Esta carretera se sitúa en una región caracterizada por sus complejidades geográficas y la diversidad cultural de sus habitantes, donde las limitaciones en infraestructura de transporte han restringido tradicionalmente el acceso a servicios básicos, la movilidad y el intercambio económico. Históricamente, las poblaciones de estas áreas han enfrentado desafíos significativos en términos de integración con el resto del país, lo que ha impactado su desarrollo económico y su bienestar social.

La decisión del Consejo Regional de Puno de declarar la construcción de la carretera como una necesidad pública regional es un reconocimiento explícito de estos desafíos. Esta acción no solo destaca la urgencia de mejorar la conectividad física entre estas comunidades y el resto de Perú, sino también la importancia de esta infraestructura para el desarrollo socioeconómico de la región. Se trata de un paso adelante hacia la eliminación de barreras físicas y económicas que han limitado el potencial de estas áreas.

La carretera promete ser un catalizador para el desarrollo, ofreciendo nuevas oportunidades para el comercio, el turismo y el acceso a servicios esenciales como la educación y la salud. Al conectar estas comunidades con las principales redes viales y la vía transoceánica hacia la selva, se facilitará una mayor integración económica y social, promoviendo la equidad y el acceso a oportunidades para las poblaciones históricamente marginadas.

El enlace de esta carretera con la vía transoceánica es particularmente significativo. Esta conexión no solo abrirá mercados nuevos y más amplios para

los productos locales, sino que también atraerá inversión y fomentará el turismo en la región. La posibilidad de acceder a puertos y mercados internacionales puede transformar la economía local, impulsando el desarrollo sostenible y ofreciendo un nuevo impulso para la prosperidad regional.

La decisión del Consejo Regional de Puno es, por tanto, un reconocimiento de la interconexión entre infraestructura, desarrollo y bienestar social. Este proyecto de ley no solo responde a una necesidad de infraestructura física, sino que también aborda las aspiraciones de desarrollo integral y sostenible de las comunidades de Cusco y Puno. La construcción de esta carretera es un paso hacia la realización de una visión de futuro más inclusiva y equitativa para Perú, donde la conectividad se convierte en un puente hacia mayores oportunidades y un mejor futuro para todos.

Población Beneficiada:

Por la construcción de la carretera nacional que conectará Sicuani, Santa Bárbara, Phinaya, Marcapata en Cusco con Corani y Macusani en Puno abarca un espectro amplio y diverso de grupos, reflejando el impacto significativo y multidimensional de este proyecto. La infraestructura vial no solo mejora la conectividad física, sino que también tiene el potencial de transformar las economías locales, el acceso a servicios y la integración regional. A continuación, se detallan los principales grupos beneficiados:

Las comunidades directamente ubicadas a lo largo de la ruta de la carretera se beneficiarán inmediatamente de la mejora en el acceso a mercados locales y regionales, lo que facilitará el comercio de productos agrícolas y artesanales. Esto puede conducir a un mejoramiento en los ingresos de las familias y fomentar el emprendimiento local.

Sectores Económicos

- Agricultura: Los agricultores tendrán mejor acceso a mercados más amplios para vender sus productos, reduciendo los costos de transporte y minimizando las pérdidas post-cosecha.

- Turismo: La mejora en la infraestructura vial atraerá a más turistas a la región, beneficiando a hoteles, restaurantes, guías turísticos y otros negocios relacionados con el turismo.
- Comercio: Los comerciantes experimentarán una logística más eficiente y un acceso más fácil a una base de consumidores ampliada, tanto dentro del país como hacia mercados internacionales a través de la vía transoceánica.

Servicios Públicos y Sociales

La carretera facilitará un acceso más rápido y seguro a servicios esenciales como la salud y la educación, mejorando la calidad de vida de las poblaciones locales. Esto es especialmente relevante para áreas rurales previamente aisladas, donde el acceso limitado a hospitales y escuelas ha sido una barrera significativa para el desarrollo humano.

Integración Regional y Nacional

La carretera promoverá una mayor integración entre las regiones de Cusco y Puno, y con el resto del país, fortaleciendo el tejido social y económico del Perú. La conectividad mejorada facilitará el intercambio cultural y social, promoviendo la cohesión nacional.

Impacto Ambiental y Sostenibilidad

Si bien el principal enfoque está en los beneficios socioeconómicos, es crucial considerar también la planificación sostenible y las prácticas de construcción para minimizar el impacto ambiental. Esto incluye la protección de áreas naturales y la promoción de un turismo responsable que pueda beneficiar a las comunidades locales sin comprometer el patrimonio natural.

El alcance de la población beneficiada por la construcción de esta carretera es amplio, impactando positivamente en la vida de miles de personas mediante el fortalecimiento de la economía local, el acceso a servicios y la integración regional. Este proyecto representa una inversión en el futuro de Perú,

promoviendo el desarrollo sostenible y equitativo de sus regiones y sus habitantes.

La descripción topográfica y geológica de la zona: que abarcará la carretera nacional entre Sicuani, Santa Bárbara, Phinaya, Marcapata en Cusco, y Corani y Macusani en Puno, revela un entorno de notable complejidad y belleza natural, pero también de importantes desafíos para el diseño y construcción de infraestructura vial. Estas áreas están marcadas por una diversidad de paisajes que incluyen altas montañas, valles profundos y variados ecosistemas, desde zonas áridas hasta bosques húmedos, cada uno con sus características únicas y desafíos asociados.

Topografía

La región es predominantemente montañosa, formando parte de la cordillera de los Andes, una de las cadenas montañosas más extensas y altas del planeta. Esta topografía irregular presenta altitudes que varían significativamente, lo que implica la necesidad de construir túneles, puentes y viaductos para superar los obstáculos naturales. Además, las pendientes pronunciadas requieren la implementación de diseños viales que minimicen el riesgo de deslizamientos de tierra y erosión, asegurando la estabilidad de la carretera a lo largo del tiempo.

Geología

La zona se caracteriza por una compleja geología, con una variedad de formaciones rocosas que incluyen zonas de roca sólida y áreas de suelos más susceptibles a la erosión. La presencia de fallas geológicas y la actividad sísmica en la región andina añaden un nivel adicional de complejidad al diseño y construcción de infraestructuras seguras. La selección de materiales, técnicas de construcción y medidas de mitigación de riesgos deben basarse en un profundo entendimiento de la geología local para asegurar la durabilidad y seguridad de la carretera.

Climatología

La variabilidad climática de la región, que incluye desde microclimas secos y fríos en las alturas hasta zonas más húmedas y cálidas en los valles, impacta directamente en la planificación y mantenimiento de la carretera. Las diferencias en precipitación, temperatura y humedad entre las distintas zonas por las que transcurrirá la carretera requieren soluciones adaptadas a cada entorno para garantizar la funcionalidad de la infraestructura todo el año, incluyendo sistemas de drenaje eficientes y materiales resistentes a las variaciones climáticas.

Biodiversidad

La construcción de la carretera también debe considerar la rica biodiversidad de la región, implementando prácticas de construcción que minimicen el impacto ambiental y promuevan la conservación de los ecosistemas locales. Esto incluye la planificación de corredores ecológicos y el diseño cuidadoso de pasos de fauna para mantener la conectividad ecológica y proteger las especies nativas.

El diseño y construcción de la carretera nacional entre Cusco y Puno, por lo tanto, requiere de una planificación meticulosa y un enfoque multidisciplinario que integre conocimientos de ingenieria, geología, ecología y climatología. Los estudios detallados de la topografía, geología y climatología de la región son esenciales para desarrollar una infraestructura resiliente y sostenible que respete el entorno natural y cultural único de esta parte de los Andes peruanos, al tiempo que proporciona beneficios significativos a las comunidades locales y la economía regional.

II. MARCO NORMATIVO

El proyecto se fundamenta en el marco normativo peruano, que incluye:

Constitución Política del Perú

La Constitución es la norma suprema del ordenamiento jurídico peruano y establece los principios fundamentales del país, incluyendo los derechos y deberes de los ciudadanos y las entidades gubernamentales. En el contexto de

proyectos de infraestructura como la carretera propuesta, la Constitución subraya la importancia de promover el desarrollo nacional, la integración de las diversas regiones del país y el bienestar de la población. A través de sus disposiciones, se garantiza que proyectos de esta magnitud se realicen respetando los principios de sostenibilidad, inclusión y equidad social.

Reglamento del Congreso de la República

Este reglamento detalla el proceso legislativo por el cual se desarrollan, debaten y aprueban las leyes en el Congreso de la República. Define las etapas, procedimientos y requisitos para la presentación de proyectos de ley como el que concierne a la construcción de la carretera, asegurando que se sigan los pasos adecuados para su consideración y eventual aprobación.

Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (Ley N° 027181)

Esta ley regula el sistema de transporte y tránsito terrestre en el país, estableciendo las normas para la planificación, construcción, mantenimiento, y operación de la infraestructura vial. Es fundamental para el proyecto de carretera, ya que define los estándares técnicos, de seguridad y de calidad que deben seguirse, además de promover la eficiencia y sostenibilidad del sistema de transporte nacional.

Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (Ley N° 029370)

Esta ley establece las competencias y responsabilidades del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la entidad gubernamental encargada de dirigir y gestionar la política de transporte y comunicaciones en Perú. En el marco del proyecto de carretera, esta ley es crucial, ya que dicho ministerio juega un papel central en la aprobación, supervisión y financiamiento de proyectos de infraestructura vial.

Ley Orgánica del Poder Ejecutivo

Define la estructura y funciones del Poder Ejecutivo, incluyendo la organización y competencias de los ministerios y otras entidades gubernamentales. Esta ley es importante para asegurar la coordinación y cooperación entre diversas entidades estatales en la implementación de proyectos de infraestructura a gran escala.

Ley Orgánica de Gobiernos Regionales (Ley N° 027867) y Ley Orgánica de Municipalidades (Ley N° 027972)

Estas leyes regulan las competencias, responsabilidades y funciones de los gobiernos regionales y municipales, respectivamente. Son fundamentales para el proyecto de carretera, ya que aseguran la participación y colaboración de los gobiernos locales en la planificación, ejecución y mantenimiento de la infraestructura vial, promoviendo el desarrollo regional y la descentralización.

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

La implementación de la ley que declara de interés nacional y necesidad pública la construcción de la carretera nacional que conecta regiones de Cusco y Puno tiene implicaciones significativas sobre la legislación nacional de Perú, especialmente en lo que respecta al desarrollo de infraestructura de transporte. Esta ley no solo refuerza el marco legal existente sino que también introduce dinámicas innovadoras en la planificación y ejecución de proyectos de infraestructura, promoviendo principios de desarrollo sostenible e integración regional. A continuación, se exploran los efectos potenciales de la vigencia de esta norma sobre la legislación y la gestión de proyectos en el país:

Fortalecimiento del Marco Legal y Normativo

La ley establece un precedente importante para la priorización de proyectos de infraestructura que son fundamentales para el desarrollo y la integración del territorio nacional. Al declarar la construcción de la carretera como de interés

nacional y necesidad pública, se refuerzan las bases legales para la asignación de recursos financieros, técnicos y humanos necesarios para su realización. Esto puede incentivar la revisión y actualización de normativas relacionadas con la planificación urbana y regional, el transporte y el tránsito terrestre, y la gestión ambiental, asegurando que estén alineadas con los objetivos de desarrollo sostenible.

Promoción de la Integración Regional

Al enfatizar la importancia de la infraestructura de transporte para la integración regional, la ley subraya la necesidad de considerar proyectos de infraestructura dentro de un marco de planificación territorial que trasciende los límites político-administrativos locales y regionales. Esto puede llevar a una mayor coordinación entre distintas regiones y el gobierno central, promoviendo la cohesión territorial y la equidad en el acceso a servicios y oportunidades económicas.

Estímulo para la Participación del Sector Privado

La declaratoria de interés nacional y necesidad pública puede atraer la atención y el interés del sector privado hacia la financiación y ejecución de proyectos de infraestructura. Esto podría traducirse en una mayor colaboración público-privada, mediante modelos de concesión, asociaciones público-privadas (APP) o mecanismos de financiamiento mixto, incentivando la inversión en infraestructura y tecnología de punta para el desarrollo de carreteras y otros proyectos de transporte.

Establecimiento de Precedentes para Futuros Proyectos

La ley puede servir como modelo para la gestión de futuros proyectos de infraestructura, estableciendo estándares en cuanto a la evaluación de impacto ambiental y social, la consulta y participación ciudadana, y la integración de criterios de sostenibilidad en todas las fases del proyecto. Esto puede contribuir a una mayor transparencia, eficiencia y responsabilidad en la ejecución de proyectos de infraestructura a nivel nacional.

Impulso al Desarrollo Sostenible

Al alinear el proyecto con los principios de desarrollo sostenible, la ley promueve la consideración de aspectos ambientales, sociales y económicos en la planificación y construcción de infraestructura de transporte. Esto implica la adopción de tecnologías y prácticas constructivas que minimicen el impacto ambiental, protejan la biodiversidad y aseguren beneficios a largo plazo para las comunidades afectadas y la sociedad en general.

La vigencia de esta norma representa un paso significativo hacia la modernización y sostenibilidad del sistema de infraestructura de transporte en Perú, estableciendo un marco legal robusto que fomenta la integración, el desarrollo regional equitativo y la participación activa de todos los sectores de la sociedad en el proceso de desarrollo nacional.

IV. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

El análisis costo-beneficio es una herramienta esencial para evaluar la viabilidad económica de proyectos de infraestructura, como la construcción de la carretera nacional entre las regiones de Cusco y Puno en Perú. Este análisis permite comparar de manera cuantitativa y cualitativa los costos de inversión inicial y operación del proyecto contra los beneficios esperados, tanto tangibles como intangibles, a lo largo de su vida útil. A continuación, se detalla un esquema de cómo se podría abordar este análisis para el proyecto mencionado:

Costos del Proyecto

Costos Directos de Construcción

- **Adquisición de terrenos**: Costos asociados a la compra o compensación por los terrenos necesarios para el trazado de la carretera.
- **Movimiento de tierras y obras civiles**: Incluye excavaciones, rellenos, construcción de túneles, puentes, y pavimentación.
- **Señalización y medidas de seguridad**: Instalación de señales viales y elementos de seguridad para los usuarios de la carretera.

Costos de Mantenimiento y Operación

- **Mantenimiento rutinario**: Limpieza, reparación de señalización, y mantenimiento menor del pavimento.
- **Mantenimiento periódico**: Rehabilitación de pavimentos, refuerzo de estructuras de puentes y túneles.
- **Operación**: Costos asociados a la gestión y supervisión de la carretera.

Beneficios del Proyecto

Beneficios Tangibles

- **Reducción en el tiempo de viaje**: Ahorro de tiempo para los usuarios de la carretera, que se traduce en una reducción de costos de transporte.
- **Incremento del comercio**: Mejora en la eficiencia del transporte de mercancías, reduciendo costos y ampliando mercados.
- **Incremento del turismo**: Acceso mejorado a zonas turísticas, aumentando el flujo de visitantes y los ingresos por turismo.
- **Mejora en la accesibilidad a servicios básicos**: Facilita el acceso a servicios de salud, educación y otros servicios esenciales para las comunidades locales.

Beneficios Intangibles

- **Integración regional**: Fortalecimiento de la cohesión social y económica entre las regiones de Cusco y Puno.
- **Desarrollo socioeconómico**: Contribución al desarrollo local mediante la creación de empleo y el estímulo a la economía local.
- **Mejora en la calidad de vida**: Impacto positivo en el bienestar de las comunidades al facilitar el acceso a oportunidades económicas y sociales.

Evaluación de la Viabilidad Económica

Para determinar la viabilidad económica del proyecto, se deben cuantificar los costos y beneficios mencionados, descontando los flujos futuros a su valor presente mediante una tasa de descuento adecuada. Este proceso permite comparar de manera efectiva los costos iniciales y de operación con los beneficios a lo largo del tiempo, ofreciendo una medida de la rentabilidad del proyecto, como la tasa interna de retorno (TIR) o el valor actual neto (VAN).

La realización de este análisis costo-beneficio debe ser acompañada por estudios detallados que consideren las particularidades del terreno, la economía local, y las necesidades de las comunidades afectadas. Además, es fundamental considerar los posibles impactos ambientales y sociales del proyecto, asegurando que los beneficios a largo plazo superen los costos y minimicen las externalidades negativas.

El análisis costo-beneficio del proyecto de construcción de la carretera entre Cusco y Puno muestra un enfoque integral para evaluar su impacto económico, social, y ambiental, destacando su potencial para contribuir significativamente al desarrollo de las regiones involucradas.

V.- RELACIÓN CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO PERUANO EXPRESADOS EN EL ACUERDO NACIONAL

La relación del proyecto de construcción de la carretera nacional que conecta las regiones de Cusco y Puno con las políticas de Estado peruano, tal como se expresan en el Acuerdo Nacional, es fundamental para entender cómo esta iniciativa se alinea con los objetivos a largo plazo y las prioridades estratégicas del país. El Acuerdo Nacional, establecido como un consenso entre los principales actores políticos, sociales y económicos del Perú, establece una serie de políticas de Estado orientadas a garantizar un desarrollo sostenible, inclusivo y equitativo para todos los peruanos. A continuación, se analiza cómo el proyecto de la carretera se relaciona con algunas de estas políticas:

Política de Estado para la Reducción de la Pobreza y la Promoción del Desarrollo Sostenible

La construcción de la carretera puede contribuir significativamente a la reducción de la pobreza y al desarrollo sostenible en las regiones de Cusco y Puno, facilitando el acceso a mercados, servicios básicos y oportunidades de empleo. Al mejorar la conectividad, se estimula la actividad económica local y se

promueve una distribución más equitativa de los beneficios del crecimiento económico.

Política de Estado para la Afirmación de la Soberanía Nacional

Mejorar la infraestructura vial en áreas estratégicas del país fortalece la integración nacional y afirma la soberanía sobre territorios remotos. La carretera entre Cusco y Puno no solo une regiones importantes desde el punto de vista cultural y turístico, sino que también contribuye a la cohesión territorial del Perú.

Política de Estado para la Mejora de la Calidad de Vida y el Desarrollo Humano

Este proyecto apoya directamente la mejora de la calidad de vida al facilitar el acceso a servicios esenciales como la salud y la educación. La infraestructura de transporte adecuada es un componente clave para el desarrollo humano, permitiendo que las comunidades accedan a mejores oportunidades y mejoren sus condiciones de vida.

Política de Estado para la Promoción de la Competitividad del País

La construcción de la carretera contribuye a la competitividad del Perú al mejorar la eficiencia del transporte de bienes y personas. Esto es especialmente relevante para el sector turístico y para los productores locales que podrán acceder a mercados más amplios, tanto nacionales como internacionales.

Política de Estado para la Gestión Sostenible de los Recursos Naturales y la Biodiversidad

Aunque la construcción de infraestructura puede presentar desafíos para la gestión sostenible de los recursos naturales, el proyecto debe diseñarse e implementarse con un enfoque de mitigación de impacto ambiental. Esto implica realizar estudios de impacto ambiental detallados y adoptar prácticas de construcción que minimicen la huella ecológica, en línea con las políticas de conservación de la biodiversidad y el uso sostenible de los recursos naturales.

Política de Estado para la Descentralización Efectiva

El proyecto puede ser un catalizador para la descentralización efectiva, al promover el desarrollo económico y social de regiones fuera de Lima. Esto está en consonancia con los esfuerzos del Estado peruano por equilibrar el desarrollo entre la capital y las regiones, asegurando que los beneficios del crecimiento económico se distribuyan más uniformemente a través del territorio nacional.

Arq. Jorge Luis Flores Ancachi
Congresista de la República