



**PROYECTO DE LEY QUE DECLARA
DE INTERÉS NACIONAL Y DE
NECESIDAD PÚBLICA LA
CONSTRUCCIÓN DE LA
CARRETERA INTEROCEANICA VÍAL
CENTRO, A PARTIR DE LAS VÍAS
NACIONALES LIMA, LA OROYA,
TARMA Y ATALAYA (LIMA, JUNÍN Y
UCAYALÍ) CON DESTINO A BRASIL**

El congresista que suscribe, **RAÚL HUAMÁN CORONADO**, integrante del Grupo Parlamentario **FUERZA POPULAR**, en el ejercicio, del derecho de iniciativa legislativa que les confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y conforme lo establecen los artículos 22° inciso c), 67°, 75° y numeral 2 del artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta el siguiente proyecto de ley:

FÓRMULA LEGAL

PROYECTO DE LEY

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Ha dado la siguiente ley:

**LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y DE NECESIDAD PÚBLICA
LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA INTEROCEANICA VÍAL
CENTRO, A PARTIR DE LAS VÍAS NACIONALES LIMA, LA OROYA,
TARMA Y ATALAYA (LIMA, JUNÍN Y UCAYALÍ) CON DESTINO A BRASIL**

Artículo Único. Declaratoria de interés nacional y de necesidad pública la construcción de la carretera interoceánica vial centro, a partir de las vías nacionales Lima, La Oroya, Tarma y Atalaya (Lima, Junín y Ucayali) con destino a Brasil.

Declarase de interés nacional y de necesidad pública **LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA INTEROCEANICA VÍAL CENTRO, A PARTIR DE LAS VÍAS NACIONALES LIMA, LA OROYA, TARMA Y ATALAYA (LIMA, JUNÍN Y UCAYALÍ) CON DESTINO A BRASIL**, con el objetivo de enlazar los departamentos de Lima, Junín y Ucayali, conectando también con la República



HUAMÁN CORONADO RAÚL

"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"

Federativa de Brasil, logrando la inclusión social y mejorando la economía de las poblaciones de la referida ruta comercial.

Dese cuenta
Lima, noviembre de 2024



Firmado digitalmente por:
HUAMÁN CORONADO Raúl FAU
20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 09/12/2024 20:28:08-0500

RAÚL HUAMÁN CORONADO
Congresista de la República
Documento firmado digitalmente



Firmado digitalmente por:
LOPEZ MORALES Jeny Luz
FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 12/12/2024 10:21:05-0500



Firmado digitalmente por:
FLORES RUIZ Víctor
Seferino FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 12/12/2024 12:45:14-0500



Firmado digitalmente por:
MOYANO DELGADO Martha
Lupe FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 12/12/2024 08:43:10-0500



Firmado digitalmente por:
VENTURA ANGEL Hector Jose
FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 12/12/2024 13:00:22-0500



Firmado digitalmente por:
ALEGRIA GARCIA Luis
Arturo FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/12/2024 18:43:58-0500



Firmado digitalmente por:
ROSPIGLIOSI CAPURRO
Fernando Miguel FAU 20161740126
soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 12/12/2024 11:28:03-0500



Firmado digitalmente por:
SANTISTEBAN SUCLUPE
Magally FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 12/12/2024 15:50:04-0500



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A fin de exponer la necesidad de declarar de interés nacional y de necesidad pública **LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA INTEROCEANICA VÍAL CENTRO, A PARTIR DE LAS VÍAS NACIONALES LIMA, LA OROYA, TARMA Y ATALAYA (LIMA, JUNÍN Y UCAYALÍ) CON DESTINO A BRASIL**, con el objetivo de enlazar los departamentos de Lima, Junín y Ucayali, conectando también con la República Federativa de Brasil, logrando la inclusión social y mejorando la economía de las poblaciones de la referida ruta comercial.

I. INTRODUCCIÓN

El territorio peruano posee grandes riquezas a lo largo de su territorio las mismas que podría generar varios beneficios en diversos ámbitos, como el comercial, turístico, laboral y social.

En atención a ello, es un hecho que las carreteras representan un componente importante para el desarrollo económico, comercial, turístico y social del país, por lo que para lograr el beneficio y desarrollo de todos los peruanos, resulta necesario que las decisiones políticas y las acciones de los funcionarios públicos se orienten y coordinen con la finalidad de que se logre la implementación de un país con las carreteras necesarias para su desarrollo.

Sin embargo, el territorio peruano aún no cuenta con la debida implementación de carreteras que pueden conectar a los peruanos y cumplir sus objetivos, lo cual se ha convertido en un impedimento notorio para el desarrollo del país y de los peruanos.

Al respecto, en la Primera Legislatura Ordinaria del Periodo Legislativo 2023-2024 en la sesión del Pleno del Congreso realizado 09 de noviembre del 2023, se aprobó el texto sustitutorio de las mociones de Orden del Día 7412, 7416 y 8097 por el cual se conformó la Comisión para el Periodo Legislativo que va desde 2023 hasta el 2026, la que está presidida por el congresista Raúl Huamán Coronado. Con relación a ello, se tiene que la Comisión del VRAEM se conforma con la finalidad de estudiar, monitorear, evaluar, proponer, promover y fiscalizar en los tres niveles de gobierno el acatamiento de las políticas, planes, programas, proyectos y estrategias establecidas por el sector ejecutivo a favor del VRAEM.

Por otro lado, se tiene que la red vial nacional se divide en 3 niveles: Red Nacional; Red Departamental (regional); y Red de caminos vecinales. Respecto a la Red Vial Nacional, esta está integrada por tres grandes ejes longitudinales y veinte ejes transversales y busca acercar las capitales de departamento, sus centros productivos, sus centros de consumo y sus puertos marítimos entre sí y hacia el mundo; mientras que la Red Vial Departamental comprende rutas de cierta relevancia que articulan las capitales de departamento con las principales ciudades al interior de cada región. En tanto que la Red Vial Vecinal está

conformada por las vías que enlazan a las capitales, distritos y centros poblados importantes con al capital de provincia.

Respecto a la ampliación de la infraestructura de carreteras a nivel nacional, aunque se ha logrado un progreso en este trabajo, aún hay mucho por hacer. Teniendo en cuenta que otros países como la República Argentina con 436,825 kilómetros en el año 2019 o la República de Colombia con 206,102 kilómetros en el año 2019, nuestro país se encuentra bastante atrasados en el tema de carreteras a nivel internacional. Sin mencionar los altos estándares de calidad de la mencionada infraestructura, en la que la República del Perú no podría no sobresalir. Se puede apreciar en las tres áreas objeto de este proyecto que Lima posee 7,546.7 kilómetros de carreteras, en tanto que Ucayali posee 2,511.5 y Junín 12,015.6 kilómetros.

Además, se ha determinado que esta propuesta de vía transoceánica provoca un enlace comercial entre los dos océanos, el pacífico y el atlántico. En este contexto, Brasil, un importante ente comercial de nuestro continente, facilitaría que los productos comerciales de esta nación, especialmente los que necesitan para su manufactura, fueran conseguidos en la República del Perú y transportados por este camino que se organizaría a partir de las carreteras nacionales y departamentales, las cuales ya se encuentran construidas y debidamente implementadas. Como se puede apreciar, la propuesta de ley tiene el objeto de definir de forma declarativa, las carreteras nacionales y subnacionales, las cuales exponemos a continuación:

- Vía Nacional: Lima – La Oroya código PE 22-P22C
- Vía Nacional: La Oroya – Tarma código PE 3N-PE-22B
- Vía Nacional: Tarma – La Merced (Chanchamayo) – Satipo (Puerto Ocopa) código: PE 22B PE 5SB
- Vía Nacional: Satipo – Atalaya PE-5SA
- Vía Departamental: Atalaya-Bolognesi-Breu: UC112-UC105

Estas carreteras se organizarían para formar la carretera interoceánica vial-centro, con el propósito de alcanzar a la República Federativa de Brasil y, de esta forma, facilitar la inclusión social, el comercio y el progreso económico de las comunidades a lo largo de este camino vial. Además, es necesario pavimentar el último segmento que permitirá conectar con Brasil, ya que se encuentra como una ruta accesible.

Además, se tiene que el referido tramo vial resulta de importancia en el marco del desarrollo de las localidades de nuestra frontera y del proceso de integración fronteriza con las localidades adyacentes del vecino país de Brasil.

De este modo, surge la necesidad que el Estado peruano implemente medidas eficientes con la finalidad de impulsar el desarrollo del Perú mediante la construcción de carreteras, por lo que se declara de interés nacional y de necesidad pública **LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA INTEROCEANICA VÍAL CENTRO, A PARTIR DE LAS VÍAS NACIONALES LIMA, LA OROYA, TARMA Y ATALAYA (LIMA, JUNÍN Y UCAYALÍ) CON**

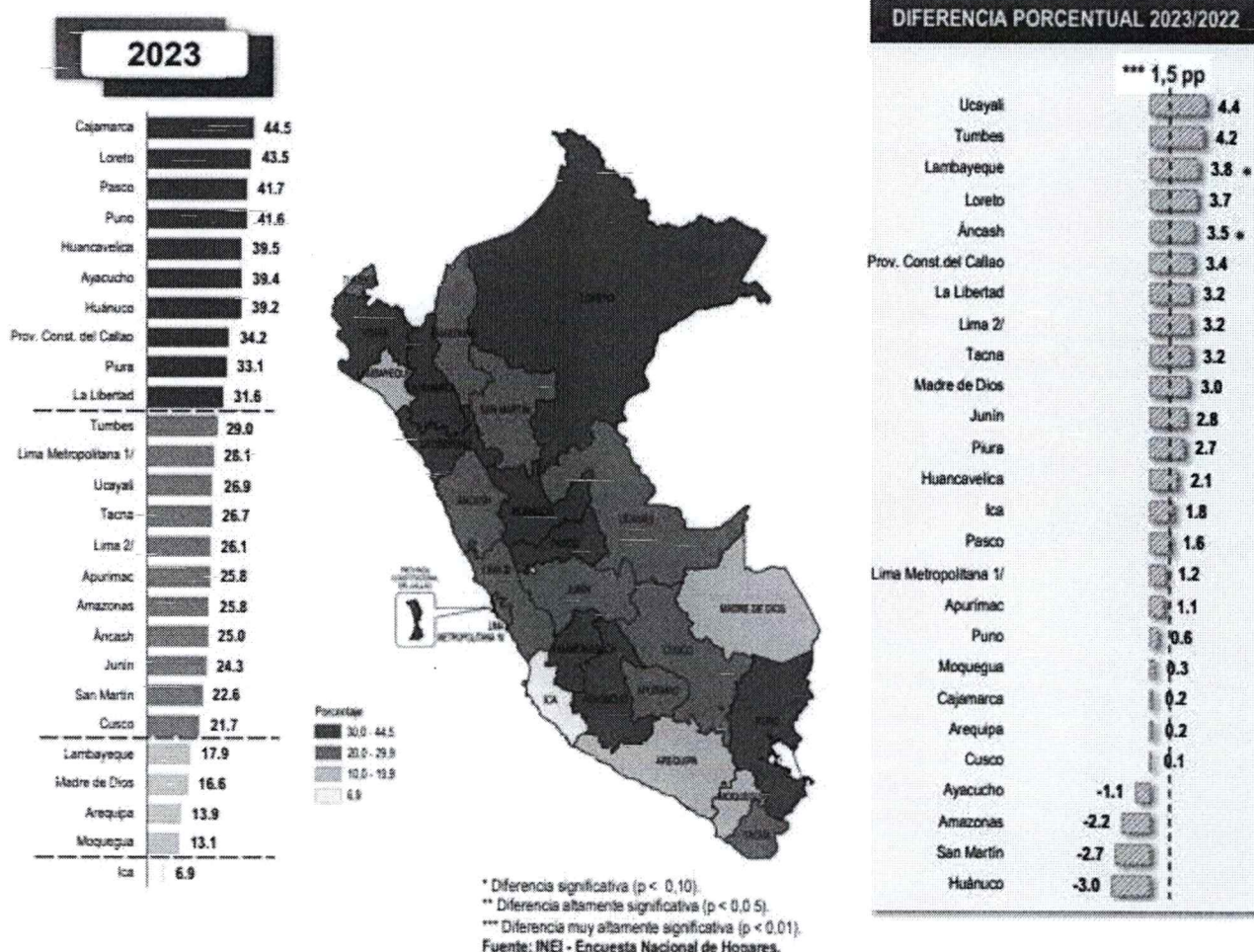
DESTINO A BRASIL, con el objetivo de enlazar los departamentos de Lima, Junín y Ucayali, con destino final Brasil, logrando la inclusión social y mejorando la economía de las poblaciones de la referida ruta comercial.

II. PROBLEMÁTICA

2.1. Cifras de Pobreza en el Perú

Conforme al documento titulado "Perú: Evolución de la Pobreza Monetaria 2014-2023 Informe Técnico" del INEI, expone los niveles de pobreza monetaria según departamento entre los años 2022 y 2023, el cual exponemos a continuación:

Imagen: N° 01¹



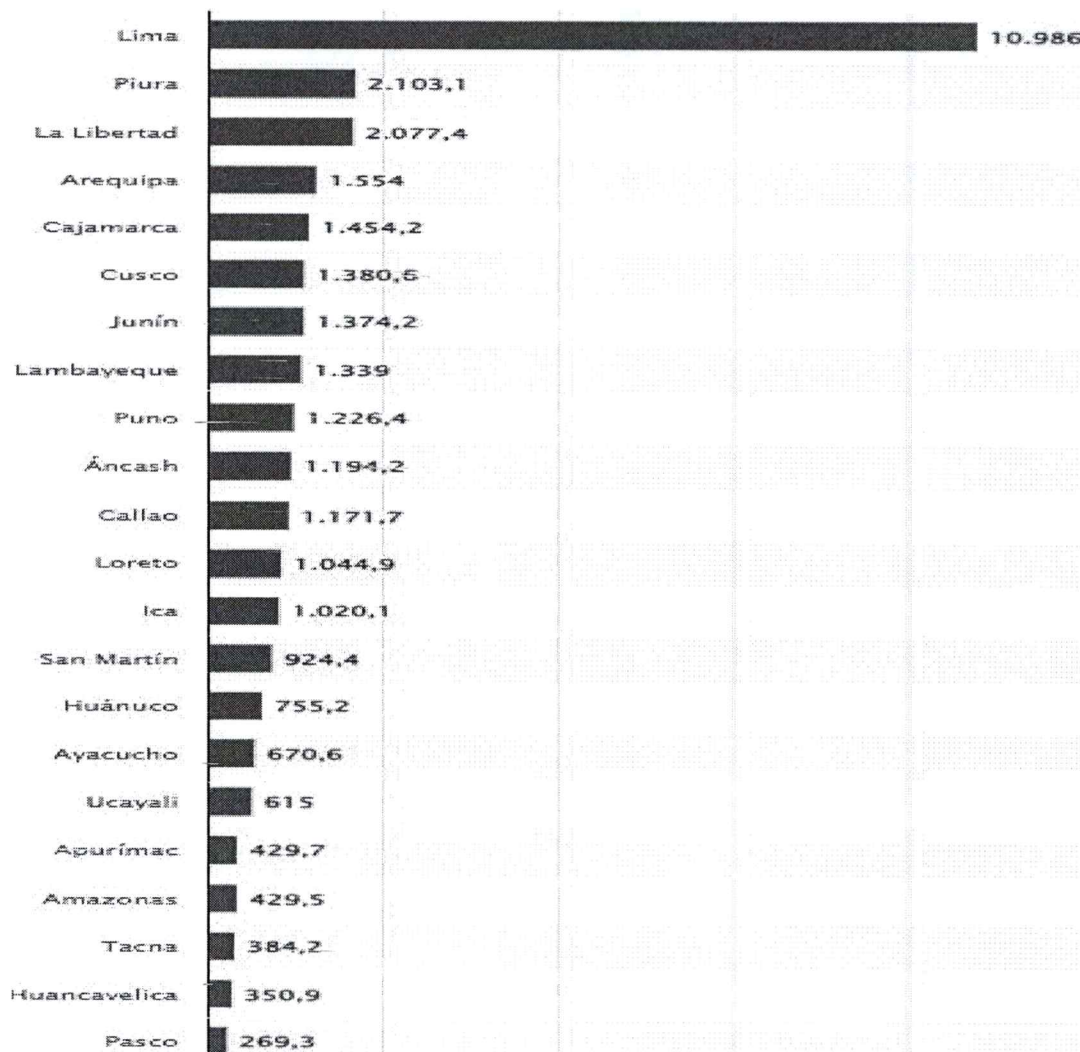
En atención a las cifras expuestas, se puede observar que los niveles de pobreza en el Perú son altos, por lo que resulta necesario implementar medidas con la finalidad de atender esta problemática.

¹ Fuente: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/6578175/5558423-peru-evolucion-de-la-pobreza-monetaria-2014-2023.pdf?v=1720047420>

2.2. Cifras de habitantes en el Perú

Conforme la información de la web estatista respecto a la cifra de habitantes (en miles) en el país, por departamento, registra lo siguiente:

Imagen: N° 02²



Las referidas cifras resultan importantes por cuanto se conoce la cantidad de personas que podrían utilizar las carreteras para el transporte, sea por turismo, comercio y otros temas, por lo que se requerirá tener las carreteras necesarias para contribuir con el desarrollo de los miles de habitantes.

² Fuente: <https://es.statista.com/estadisticas/1191578/numero-de-personas-en-peru-por-departamento/>

2.3. Cifras de turismo en el Perú

Conforme las cifras del turismo en el Perú, es evidente que representan uno de los rubros que mayor importancia para el Perú.

Imagen: N° 03³

2014 - 2024											
Indicador	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 P/
Aporte del PBI Turístico respecto al PBI Total 1/	3,0%	3,9%	3,9%	3,9%	3,9%	3,9%	1,5%	1,7%	2,3%	2,5%	2,9%
Llegada de Turistas Internacionales 2/	3 214 934	3 455 709	3 744 461	4 032 339	4 419 430	4 371 787	896 523	444 331	2 009 275	2 524 658	3 481 554
Var.% Llegada de Turistas	1,6%	7,5%	8,4%	7,7%	9,6%	-1,1%	-79,5%	-50,4%	352,2%	25,7%	37,9%
Ingreso de Divisas por Turismo Receptivo (Millones US\$) 3/	3 908	4 140	4 288	4 439	4 505	4 703	1 002	1 042	2 938	3 677	4 526
Var.% Ingreso de Divisas	-0,2%	5,9%	3,6%	3,5%	1,5%	4,4%	-78,7%	4,0%	181,9%	25,2%	23,1%
Flujo de Viajes por Turismo Interno (Millones de viajes) 4/	38,7	40,5	42,4	44,4	46,5	48,6	14,4	16,5	27,1	37,2	43,5
Var.% Flujo de Viajes	4,6%	4,6%	4,6%	4,7%	4,8%	4,4%	-70,4%	14,8%	64,3%	37,1%	16,9%
Ingreso por el Flujo de Viajes por Turismo Interno (Millones US\$) 5/	4 631	4 464	4 565	5 095	5 378	5 910	1 418	2 129	3 671	4 912	6 367
Var.% Ingreso por el Flujo	2,9%	-3,6%	2,3%	11,6%	5,6%	9,9%	-76,0%	50,1%	72,4%	33,8%	29,6%
Empleo Turístico (Miles de personas) 6/	1 225	1 257	1 285	1 325	1 383	1 457	697	834	1 008	1 156	1 312
Var.% Empleo Turístico	0,8%	2,5%	2,3%	3,1%	4,4%	5,4%	-52,2%	19,6%	21,0%	14,6%	13,5%

Respecto a las cifras de turismo interno se tienen las siguientes cifras:

Imagen: N° 04⁴

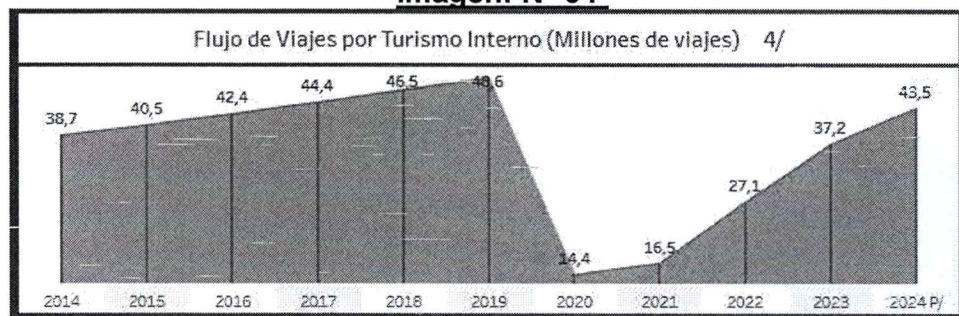


Imagen: N° 05⁵



³ Fuente: https://www.mincetur.gob.pe/centro_de_informacion/mapa_interactivo/cifrasTurismo.html

⁴ Fuente: https://www.mincetur.gob.pe/centro_de_informacion/mapa_interactivo/cifrasTurismo.html

⁵ Fuente: https://www.mincetur.gob.pe/centro_de_informacion/mapa_interactivo/cifrasTurismo.html

En atención a las cifras del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, se tiene el turismo en el país representa uno de los aportes más importantes para la economía nacional, por lo que resulta necesario que las autoridades implementen las carreteras necesarias para el desarrollo de este rubro que tanto beneficia al país.

2.4. Falta de infraestructura por carreteras

En lo que respecta a las regiones de Lima, Junín y Ucayali, así como a las vías en general, la infraestructura vial a nivel regional es la siguiente:

Cuadro: N° 01⁶

Año	Clasificador de Rutas (Decreto Supremo)	Total SINAC	PAVIMENTADA				NO PAVIMENTADA			
			Nacional	Departamental	Vecinal	Subtotal	Nacional	Departamental	Vecinal	Subtotal
1990	D.S. N° 062-85-TC	69 942	5 740	1 058	766	7 564	9 952	13 386	39 040	62 378
1991	D.S. N° 062-85-TC	69 942	5 635	1 058	766	7 459	10 057	13 386	39 040	62 483
1992	D.S. N° 062-85-TC	69 942	5 800	1 058	766	7 624	9 892	13 386	39 040	62 318
1993	D.S. N° 062-85-TC	69 942	5 800	1 058	766	7 624	9 892	13 386	39 040	62 318
1994	D.S. N° 062-85-TC	69 942	5 800	1 058	766	7 624	9 892	13 386	39 040	62 318
1995	D.S. N° 09-95-MTC	73 439	6 477	1 069	790	8 356	10 042	13 242	41 799	65 083
1996	D.S. N° 09-95-MTC	73 766	6 761	1 013	790	8 564	9 903	13 300	41 999	65 202
1997	D.S. N° 09-95-MTC	75 807	7 130	989	874	8 993	9 615	13 441	43 758	66 814
1998	D.S. N° 09-95-MTC	78 112	8 140	1 106	942	10 188	8 812	13 145	45 967	67 924
1999	D.S. N° 09-95-MTC	78 127	8 141	1 106	942	10 189	8 826	13 145	45 967	67 938
2000	D.S. N° 09-95-MTC	78 213	8 522	1 106	945	10 573	8 531	13 145	45 964	67 640
2001	D.S. N° 09-95-MTC	78 251	8 693	1 106	947	10 745	8 399	13 145	45 962	67 506
2002	D.S. N° 09-95-MTC	78 319	8 989	1 105	950	11 044	8 169	13 146	45 960	67 275
2003	D.S. N° 09-95-MTC	78 397	7 990	1 106	942	10 038	8 867	13 145	46 347	68 359
2004	D.S. N° 09-95-MTC	78 396	8 521	1 106	942	10 569	8 336	13 145	46 346	67 827
2005	D.S. N° 09-95-MTC	78 506	8 731	1 106	942	10 779	8 126	13 145	46 456	67 728
2006	D.S. N° 09-95-MTC	79 506	8 911	1 106	942	10 959	8 946	13 145	46 456	68 547
2007	D.S. N° 034-2007-MTC	80 325	11 178	1 507	955	13 640	12 660	12 930	41 095	66 685
2008	D.S. N° 044-2008-MTC	81 787	11 370	1 478	790	13 638	12 532	18 217	37 399	68 148
2009	D.S. N° 044-2008-MTC	84 026	11 500	1 622	810	13 932	13 000	22 769	34 325	70 094
2010	D.S. N° 044-2008-MTC	84 245	12 445	1 988	880	15 313	11 151	23 787	33 994	68 932
2011	D.S. N° 036-2011-MTC	129 162	13 640	2 090	1 484	17 214	9 680	23 509	78 760	111 948
2012	D.S. N° 036-2011-MTC	140 672	14 748	2 340	1 611	18 699	9 846	21 895	90 233	121 974
2013	D.S. N° 036-2011-MTC	156 792	15 906	2 518	1 933	20 357	9 100	22 474	104 862	136 435
2014	D.S. N° 012-2013-MTC	165 467	17 411	2 430	1 925	21 766	8 377	22 582	112 741	143 701
2015	D.S. N° 012-2013-MTC	165 372	18 420	3 459	1 890	23 769	8 016	20 828	112 758	141 603
2016	D.S. N° 011-2016-MTC	165 905	19 682	3 696	1 915	25 293	7 001	21 608	112 002	140 612
2017	D.S. N° 011-2016-MTC	166 765	20 368	3 714	1 884	25 966	6 424	23 767	110 608	140 800
2018	D.S. N° 011-2016-MTC	168 473	21 434	3 623	1 859	26 916	5 676	23 882	111 999	141 557
2019	D.S. N° 011-2016-MTC	168 954	22 172	4 261	2 336	28 770	4 881	23 378	111 925	140 184
2020	D.S. N° 011-2016-MTC	168 878	22 385	4 262	2 318	28 964	4 664	23 563	111 688	139 914
2021	D.S. N° 011-2016-MTC	173 058	22 600	4 661	2 808	30 069	4 441	23 286	115 262	142 989
2022	D.S. N° 011-2016-MTC	173 785	22 675	5 126	3 264	31 065	4 439	23 000	115 281	142 720
2023-julio	D.S. N° 011-2016-MTC	173 895	22 693	5 858	3 340	31 891	4 749	21 872	115 384	142 004
2023-dic	D.S. N° 011-2016-MTC	174 108	22 692	6 295	4 165	33 153	4 739	21 427	114 790	140 955

⁶ Fuente: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/344790-estadistica-infraestructura-de-transportes-infraestructura-vial>



III. MARCO LEGAL

- Constitución Política del Perú.
- Ley N° 29664, Ley que crea el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres - SINAGERD
- Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Ley 26889, Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa.
- Ley 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.
- Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- Ley 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental (Ley del SEIA).
- Ley 27783, Ley de Bases de la Descentralización.
- Ley 28296, Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación.
- Ley 28611, Ley General del Ambiente.
- Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General,
- Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Decreto Supremo N° 019-2009-MINAM, Reglamento de la Ley 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental.

IV. SOBRE LA NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA INTEROCEANICA VÍAL CENTRO, A PARTIR DE LAS VÍAS NACIONALES LIMA, LA OROYA, TARMA Y ATALAYA (LIMA, JUNÍN Y UCAYALÍ) CON DESTINO A BRASIL

En atención a las problemáticas expuestas, las autoridades deben implementar medidas con la finalidad atender las exigencias de la sociedad peruana. Entre las diversas propuestas para atender las problemáticas que afectan a la sociedad peruana, se propone la de la construcción de la **CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA INTEROCEANICA VÍAL CENTRO, A PARTIR DE LAS VÍAS NACIONALES LIMA, LA OROYA, TARMA Y ATALAYA (LIMA, JUNÍN Y UCAYALÍ) CON DESTINO A BRASIL**, con el objetivo de enlazar los departamentos de Lima, Junín y Ucayali, con destino final Brasil, logrando la inclusión social y mejorando la economía de las poblaciones de la referida ruta comercial.

En este contexto, esta propuesta tiene como objetivo destacar una circunstancia en la que el progreso de las localidades próximas a la frontera es restringido, por no decir nulo, y que una carretera que permita la conexión con la República Federativa de Brasil facilitaría la mejorar los perfiles comerciales y económicos, no solo de estas localidades sino también de las regiones de nuestro país.

De este modo, se propone la declaración interés nacional y de necesidad pública **LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA INTEROCEANICA VÍAL CENTRO, A PARTIR DE LAS VÍAS NACIONALES LIMA, LA OROYA, TARMA Y ATALAYA (LIMA, JUNÍN Y UCAYALÍ) CON DESTINO A BRASIL**.

La idea de una propuesta de carretera transoceánica incide en una conexión comercial entre los dos océanos, pacífico y atlántico, y que permitiría que los productos comerciales entre Perú y Brasil sean trasladados con mayor facilidad. De este modo, a continuación, compartimos las siguientes imágenes relacionadas la referida carretera:

Imagen: N° 06⁷

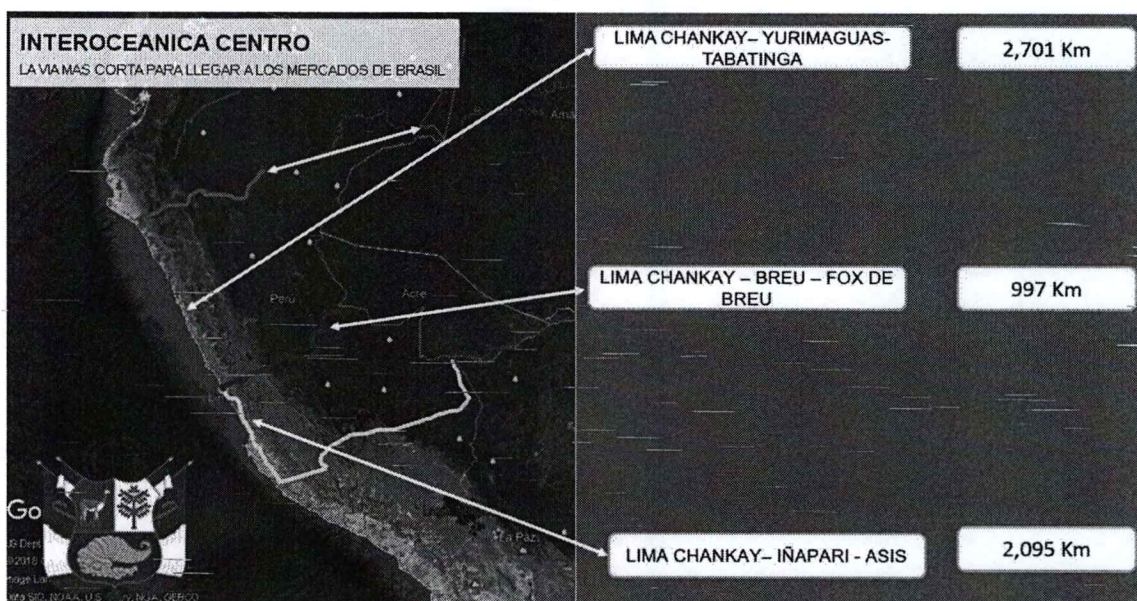
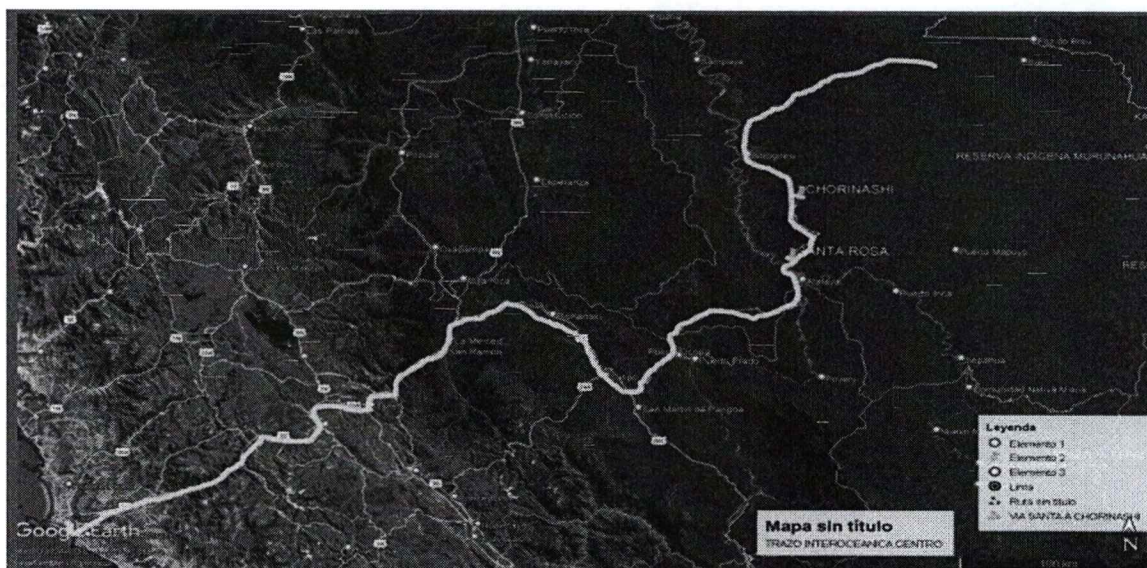


Imagen: N° 07⁸



⁷ Fuente: Imagen obtenida de la presentación elaborada por Juan Carlos Arévalo Vela, Gerente General del Instituto Vial Provincial de la Municipalidad de Atalaya. <https://muniatalaya.gob.pe/>

⁸ Fuente: Imagen obtenida de la presentación elaborada por Juan Carlos Arévalo Vela, Gerente General del Instituto Vial Provincial de la Municipalidad de Atalaya. <https://muniatalaya.gob.pe/>



Como se observa la propuesta propone articular de manera declarativa, carreteras nacionales y subnacionales, que serían las siguientes:

- Vía Nacional: Lima – La Oroya código PE 22-P22C
- Vía Nacional: La Oroya – Tarma código PE 3N-PE-22B
- Vía Nacional: Tarma – La Merced (Chanchamayo) – Satipo (Puerto Ocopa) código: PE 22B PE 5SB
- Vía Nacional: Satipo – Atalaya PE-5SA
- Vía Departamental: Atalaya-Bolognesi-Breu: UC112-UC105

En este contexto, estos caminos ya existentes se unirían para formar la carretera-interoceánica vial-centro con el propósito de conectar con la República Federativa de Brasil. De esta manera, se facilitará el acceso comercial, promoviendo la inclusión social y el progreso económico de las comunidades a lo largo de este camino comercial. También se debe precisar que, el último segmento que posibilitaría lograr el objetivo de conectarnos con Brasil requiere ser asfaltado ya que, como tal, ya existe una ruta.

Aunado a ello, el 30 de octubre de 2024 se realizó el evento II Encuentro Binacional de Integración Comercial Andino Amazónico Macro Regional Centro Perú – Brasil, realizada en el Centro de Convenciones Colegio Hildebrando Fuentes Atalaya, que, en mi calidad de presidente de la Comisión Multipartidaria para el desarrollo de los pueblos del VRAEM asistimos con la finalidad de conocer las exigencias de los ciudadanos de las regiones que componen el VRAEM. Asimismo, entre los temas que se desarrollaron en el referido evento, se vio la Interconexión vial Chancay – La Oroya – Tarma – La Merced – Pichanaki – Satipo – Atalaya – Tahuania – Yurua – Acre (Brasil), lo que demuestra el interés por parte de la población, el cual contribuye con la finalidad de demostrar la necesidad y justificación de la presente propuesta normativa. En tal sentido a continuación compartimos las referidas imágenes del evento.

"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"

Imagen: N° 08⁹



Imagen: N° 08¹⁰

Presentación:

Una de las formas de afrontar la pobreza y la desigualdad en que se encuentran muchos territorios del interior del país, requiere la conectividad vial impulsada como propuestas de los mismos actores del desarrollo territorial de ciertos espacios geográficos gestados desde el gobierno más próximo a la población junto a los actores sociales.

Es a partir de estos esfuerzos de gestión que nuestro territorio se encuentra dentro de un espacio estratégico para la conectividad binacional con Brasil, contextualizado en la próxima inauguración del Mega Puerto de Chancay, que quedaría asfaltado al no contar con vías de alimentación de entradas y salidas hacia el gigante de América del Sur.

Este hecho alentó a que desde la Mancomunidad Municipal NORVRAEM, como parte del Plan Operativo - 2024, se considere la organización y desarrollo del Foro de Integración Comercial Andino Amazónico Macro Regional Centro Perú - Brasil 2024, dirigido a todos los actores territoriales de la Mancomunidad Municipal VRAEM del Norte dentro de la propuesta del corredor interoceánico centro.

El propósito del foro es enriquecer e interiorizar conocimientos para estar empoderados en un contexto de comercio exterior a partir de ello generar estrategias de desarrollo local concertadas con los diferentes actores del territorio, desde la implicación, la pertenencia y la sostenibilidad de los procesos de desarrollo local.

Mancomunidad Municipal VRAEM del Norte-NORVRAEM.

HORA	PROGRAMA	A CARGO
8:00 a.m.	Inscripción de participantes	Norvraem
10:00 am	Palabras de Bienvenida	Jhony Aguirre Castro
10:05 am.	Apertura del evento	Francisco Mendoza de Sousa
10:10	Palabras del representante de los pueblos originarios de la zona de frontera	
10:15	Palabras del presidente de la Mesa Técnica Regional de la Selva Central	
10:18	Palabras de la presidenta de la Cámara de Comercio e Industria de Arequipa	
10:20 am	Una mirada sobre economía sostenible desde los pueblos originarios de la amazonia peruana en el contexto de la globalización.	Dirigente Indígena
10:45 am	Interconexión vial Chancay - La Oroya - Tarma - La Merced - Pichanaki - Satipo - Atalaya - Tarma - Yurua - Acre (Brasil).	Juan Carlos Arvelo Vela
11:10 am	Intercambio comercial Perú-Brasil	Francisco Mendoza de Sousa
11:35 am	Mercados emergentes en el contexto del intercambio comercial Perú-Brasil y la ruta exportadora.	Socorro
12:00 pm	Mega Puerto de Chancay: el impacto en el desarrollo del Perú profundo	Juan Aguilar Andrade
12:25 pm	Empoderamiento a las MYPES y Pymes de la Macro región Centro Perú.	Produce Mape Global y Mape Sostenible
12:50 pm	Economía circular en la amazonia peruana en el contexto de la globalización y la agroecología.	Milagro
1:15 pm	Energía para poblaciones que no forman parte del sistema interconexión nacional en la NORVRAEM.	MNEM

Conclusiones y aportes de los participantes.

Temas de interés que se considera en el Foro:

1. Intercambio comercial Perú - Brasil.
2. Empoderamiento a las MYPES y Pymes de la Macro región Centro Perú.
3. Interconexión vial Chancay - La Oroya - Tarma - La Merced - Pichanaki - Satipo - Atalaya - Tarma - Yurua - Acre (Brasil).
4. Una mirada sobre economía sostenible desde los pueblos originarios de la amazonia peruana en el contexto de la globalización.
5. Mercados emergentes en el contexto del intercambio comercial Perú - Brasil.
6. Economía circular en la amazonia peruana en el contexto de la globalización y la agroecología.
7. Energía para poblaciones que no forman parte del sistema.
8. Mega Puerto de Chancay.

⁹ Fuente: <https://www.facebook.com/camaracomerciosatipojunin/posts/-ii-encuentro-binacional-de-integraci%C3%B3n-comercial-andino-amaz%C3%B3nico-macro-regional/122184457652192576/>

¹⁰ Fuente: <https://www.facebook.com/camaracomerciosatipojunin/posts/-ii-encuentro-binacional-de-integraci%C3%B3n-comercial-andino-amaz%C3%B3nico-macro-regional/122184457652192576/>



V. ANTECEDENTES DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

De una revisión general, se aprecia antecedentes de la presente iniciativa legislativa en el anterior periodo legislativo. Al respecto, se tiene el **Proyecto de Ley N° 6916/2020-CR – PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PREFERENTE INTERÉS NACIONAL LA CARRETERA INTEROCEÁNICA VIAL CENTRO, A PARTIR DE LAS VÍAS NACIONALES Y DEPARTAMENTALES EXISTENTES, DESDE LIMA ENSALZANDO CON JUNÍN HASTA UCAYALI, CON DESTINO A BRASIL.**

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

La presente iniciativa legislativa no colisiona ninguna norma vigente al tratarse de una norma declarativa, no contraviene ninguna disposición legal del ordenamiento jurídico peruano y versa exclusivamente sobre la declaración de interés nacional y de necesidad pública **LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA INTEROCEANICA VÍAL CENTRO, A PARTIR DE LAS VÍAS NACIONALES LIMA, LA OROYA, TARMA Y ATALAYA (LIMA, JUNÍN Y UCAYALÍ) CON DESTINO A BRASIL.**

VII. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

La presente propuesta de Ley propone declarar de interés nacional y de necesidad pública **LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA INTEROCEANICA VÍAL CENTRO, A PARTIR DE LAS VÍAS NACIONALES LIMA, LA OROYA, TARMA Y ATALAYA (LIMA, JUNÍN Y UCAYALÍ) CON DESTINO A BRASIL**, esta propuesta no implicará asumir costos adicionales.

Además, debe tenerse en consideración a los actores involucrados en el proyecto de construcción de la Carretera Interoceánica Vial Centro, a quienes se incluyen al Congreso de la República, promotor de la iniciativa legislativa; el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, encargado de la planificación y ejecución; los gobiernos regionales de Lima, Junín y Ucayali, responsables de la articulación de las vías departamentales; y los gobiernos locales, que facilitan permisos y gestión territorial. Aunado a ello, también participan las comunidades locales como beneficiarias directas, el sector privado en la construcción y uso comercial, Brasil como socio estratégico en la conexión, y entidades de integración binacional.

Asimismo, el impacto cuantitativo de la presente propuesta se materializa con el beneficio de mejorar la economía de los peruanos, generando puestos de trabajo, contribuyendo con el turismo y el desarrollo del país.



VIII. RELACIÓN CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL

El presente proyecto de Ley guarda armonía con el Acuerdo Nacional respecto a los siguientes puntos:

ACUERDO NACIONAL	
II. EQUIDAD Y JUSTICIA SOCIAL	10. Reducción de la pobreza

IX. RELACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA 2024-2025

Respecto a la Agenda Legislativa para el periodo 2024-2025 aprobada por Resolución Legislativa del Congreso N° 006-2024-2025-CR, publicada el 02 de noviembre de 2024 y vigente a la fecha, se cumple con el siguiente tema:

- Tema 10. Reducción de la pobreza.



Firmado digitalmente por:
RAMIREZ GARCIA Tania
Estefany FAU 20161740126 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/12/2024 10:48:32-0500