

Proyecto de Ley N° 10611/2024-PE

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"



Lima, 24 de marzo de 2025

OFICIO N° 037 -2025 -PR

Señor
EDUARDO SALHUANA CAVIDES
Presidente del Congreso de la República
Presente. -

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, a fin de someter a consideración del Congreso de la República, con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, el Proyecto de Ley que aprueba medidas para la adquisición prioritaria de las áreas necesarias para el Proyecto: Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac – Cusco.

Mucho estimaremos que se sirva disponer su trámite con el carácter de MUY URGENTE, según lo establecido por el artículo 105° de la Constitución Política del Perú.

Sin otro particular, hacemos propicia la oportunidad para renovarle los sentimientos de nuestra consideración.

Atentamente,

DINA ERCILIA BOLUARTE ZEGARRA
Presidenta de la República

GUSTAVO LINO ADRIANZÉN OLAYA
Presidente del Consejo de Ministros



PROYECTO DE LEY

LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA

POR CUANTO:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la Ley siguiente:

LEY QUE APRUEBA MEDIDAS PARA LA ADQUISICIÓN PRIORITARIA DE LAS ÁREAS NECESARIAS PARA EL PROYECTO: MEJORAMIENTO DEL CORREDOR VIAL APURÍMAC - CUSCO

Artículo 1.- Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto aprobar medidas para la adquisición prioritaria de las áreas necesarias para el Proyecto: Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac – Cusco, en todos sus tramos, con los Código único de inversiones: CUI N° 2392742, N° 2429701, N° 2429700, N° 2429699 y N° 2429698; a través del establecimiento de disposiciones especiales para la adquisición voluntaria de las áreas necesarias para el referido proyecto.

Artículo 2.- Adquisición prioritaria de áreas necesarias para el Proyecto: Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac - Cusco

2.1 Autorizar al Poder Ejecutivo a establecer mediante decreto supremo refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones, en un plazo no mayor de treinta (30) días calendario contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, disposiciones especiales para la adquisición prioritaria y voluntaria a lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1192, Decreto Legislativo que aprueba la Ley Marco de Adquisición y Expropiación de inmuebles, transferencia de inmuebles de propiedad del Estado, liberación de Interferencias y dicta otras medidas para la ejecución de obras de infraestructura.

2.2 Las disposiciones especiales señaladas en el numeral 2.1 del presente artículo, comprenden lo siguiente:

a) El otorgamiento de una compensación económica no mayor a cinco (05) UIT por la entrega anticipada de la posesión. Esta compensación es un pago único y extraordinario que se otorga al poseedor inmediato debidamente acreditado.

b) El pago por concepto de adquisición del bien inmueble necesario para la ejecución del Proyecto, definido en base a valores únicos por metro cuadrado para terreno rural y urbano, que incluye incentivo adicional de un veinte por ciento (20%) del valor de tasación, a favor del sujeto pasivo debidamente acreditado.

c) Fecha máxima para la identificación de los destinatarios de los pagos referidos en los literales a) y b).

d) Plazos céleres, orientados a que los pagos referidos en los literales a) y b) se realicen de manera simultánea con la adquisición de áreas necesarias para la ejecución del Proyecto.

e) Medidas de custodia y defensa posesoria para la ejecución prioritaria del Proyecto.

2.3 El procedimiento para la aplicación de las disposiciones especiales comprende lo siguiente:





PROYECTO DE LEY

- a) Identificación de áreas necesarias para la ejecución del Proyecto, así como de los propietarios y poseedores, según corresponda.
- b) Publicación en un diario de alcance nacional y en un diario de alcance regional de la información identificada en el marco del literal a).
- c) Determinación del valor total de tasación y su correspondiente comunicación
- d) Emisión de la resolución que apruebe el valor total de tasación y pago. Para tal efecto se habilita al programa denominado Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional-Provias Nacional a emitir dicha resolución.
- e) Perfeccionamiento de la transferencia de propiedad mediante un mecanismo simultáneo de pago y suscripción de actas de entrega de posesión y formularios registrales; a través de los cuales se deja constancia del consentimiento de las partes.

2.4 En la implementación de la presente ley se garantiza los derechos colectivos de los pueblos indígenas u originarios, conforme al marco normativo nacional e internacional vigente.

Artículo 3. Financiamiento

Los gastos de implementación de lo dispuesto en la presente ley se financian con cargo al presupuesto institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, sin demandar recursos adicionales al tesoro público.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

Única.- Supletoriedad

En lo no previsto en la presente Ley, se aplica supletoriamente lo dispuesto en la Ley Marco de Adquisición y Expropiación de Inmuebles, Transferencia de Inmuebles de Propiedad del Estado, Liberación de Interferencias y dicta otras medidas para la ejecución de obras de infraestructura aprobado mediante Decreto Legislativo N° 1192, en lo referido al procedimiento de adquisición.

Comuníquese a la señora Presidenta de la República para su promulgación.

En Lima, a los

DINA ERCILIA BOLUARTE ZEGARRA
Presidenta de la República

GUSTAVO LINO ADRIANZÉN OLAYA
Presidente del Consejo de Ministros



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO

El presente proyecto normativo tiene por objeto aprobar medidas para la adquisición prioritaria de las áreas necesarias para el Proyecto: Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac – Cusco, en todos sus tramos, con los Códigos únicos de inversiones: CUI N° 2392742, N° 2429701, N° 2429700, N° 2429699 y N° 2429698; a través del establecimiento de disposiciones especiales para la adquisición voluntaria de las áreas necesarias para el referido proyecto.

II. FINALIDAD

El presente proyecto normativo tiene por finalidad habilitar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC), para establecer disposiciones especiales para la adquisición prioritaria y voluntaria, con el fin de adquirir con condiciones más beneficiosas en términos económicos y plazos más céleres que aquellos contemplados en el Decreto Legislativo N°1192, los bienes inmuebles ubicados sobre el derecho de vía del proyecto: Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac – Cusco, promoviendo su ejecución prioritaria y considerando el alto impacto económico, financiero y social, dado que es una vía nacional, cuya infraestructura de transporte es esencial e imprescindible, por cuanto otorga un efecto dinamizador de la economía en los departamentos de Apurímac y Cusco, permitiendo la conexión de varios centros poblados y ciudades ubicadas entre los referidos departamentos, iniciando en el distrito de Progreso (Emp. PE-3SF) provincia de Grau en el departamento de Apurímac hasta el distrito Espinar, provincia Espinar en el departamento de Cusco, recorriendo aproximadamente 324 km.

Estas disposiciones especiales de adquisición, que considera reglas distintas, en términos económicos y de plazos que los contemplados en el Decreto Legislativo N°1192, coadyuvará a superar el impacto negativo de los conflictos sociales suscitados en la zona de influencia antes indicada.

Asimismo, la presente Ley tiene por finalidad contar con el marco normativo que permita al MTC contar oportunamente con la libre disponibilidad de áreas necesarias para el inicio de ejecución de obras de infraestructura, estableciendo la simultaneidad del pago de la compensación económica y del pago del valor total de tasación, a fin de asegurar que se transfiera la propiedad; así como la entrega inmediata de la posesión

Estas disposiciones especiales, permitirán la adquisición de las áreas afectada por el derecho de vía del Corredor Vial Apurímac – Cusco, a fin de que se ejecute la obra de inversión y, en consecuencia, reducir la brecha de infraestructura existente en nuestro país y brindar conectividad a las poblaciones más alejadas con fines de inclusión social y permitir la mejora económica de las poblaciones que se verán beneficiadas por su ejecución.

III. ANTECEDENTES

Mediante la Resolución Ministerial N°372-2018-MTC/01.02 (Tramo 3, 4, 5 y 6) de fecha 23.05.2018 y la Resolución Ministerial N°1059-2017-MTC/01.02 (Tramo 1 y 2), se reclasifica definitivamente las rutas de los departamentos Apurímac y Cusco, correspondientes al Proyecto.

En consecuencia, mediante Resoluciones Ministeriales N° 023-2018-MTC/01.02 y N° 054-2019-MTC/01.02, se establece el Derecho de Vía de la Ruta Nacional PE-3S X de Trayectoria "Emp. PE-3S F (Progreso) - Dv. Matara - Dv. Pamputa - Emp PE-3S F (Dv. Quehuira)", y el Derecho de Vía de la Ruta Nacional PE-3SW con trayectoria: Emp. PE-3SG (Chaychapampa) - Ccollana - Huayla Huayla - Urinsaya - Tacrara - Coporaque - Emp. PE-3SG (Yauri); y la Ruta Nacional PE-3SY con Trayectoria: Emp. PE-3SF (Pte. Ichuray) - Mara - Pte. Sayhua - Ccapacmarca - Muyuorco - Yavi Yavi - Tiendayoc -

Huincho - Velille - Emp. PE3SG (Velille - Vía de Evitamiento), respectivamente; las cuales conforman el proyecto: Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac – Cusco.

El Corredor Vial Apurímac - Cusco, es una vía que permite interconectar a la población (192, 525 habitantes¹) que, se encuentran en su ámbito geográfico, permitiendo el acceso a la prestación de los servicios públicos básicos, como son salud, educación, transporte, entre otros, del mismo modo, la transitabilidad en dicho Corredor Vial, contribuye a dinamizar la economía del Estado, teniendo en cuenta las actividades que se realizan en dicha zona y recorriendo por los siguientes distritos, provincias y departamentos:

CUADRO N°01

DESCRIPCION	DISTRITO	PROVINCIA	DEPARTAMENTO
TRAMO 01	Progreso	Grau	Apurímac
	Huayllati		
	Coyllurqui	Cotabambas	
	Tambobamba		
TRAMO 02	Tambobamba	Cotabambas	Apurímac
	Chalhuahuacho		
TRAMO 03	Mara	Cotabambas	Apurímac
TRAMO 04	Mara	Cotabambas	Apurímac
	Capaccmarca	Chumbivilcas	Cusco
	Colquemarca		
TRAMO 05	Colquemarca	Chumbivilcas	Cusco
	Chamaca		
	Velille		
TRAMO 06	Velille	Chumbivilcas	Cusco
	Coporaque	Espinar	
	Espinar		

A partir de la reclasificación de vía departamental a vía nacional, el marco legal para la adquisición del derecho de vía en el Corredor Vial Apurímac – Cusco, fue el Decreto Legislativo N° 1192, Ley Marco de Adquisición y Expropiación de inmuebles, transferencia de inmuebles de propiedad del Estado, liberación de Interferencias y dicta otras medidas para la ejecución de obras de infraestructura, en cuyo marco normativo se adquirieron únicamente 77 predios y cuyos procedimientos requerían ser ejecutados en el plazo de ocho meses y medio (8.5) para la adquisición por trato directo, requiriendo la participación de los beneficiarios, a fin de permitir el acceso a los predios para el reconocimiento de sus afectaciones, insumo necesario para el levantamiento de información tanto técnica como legal.

Asimismo, precisar que mediante Decreto Legislativo N° 1210 del 22.09.2015, modifica la Décima Disposición Complementaria y Final del Decreto Legislativo N.º 1192, exceptuando a las tierras y territorios de pueblos indígenas u originarios; así como a las áreas de Reserva Territorial o Reserva Indígena de Poblaciones Indígenas en Aislamiento Voluntario y/o Contacto Inicial, la aplicación de los procedimientos de expropiación regulados en el Título IV del Decreto Legislativo N.º 1192, considerando lo dispuesto en 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); que establece que es un derecho de los Pueblos Indígenas u Originarios ser consultados previamente respecto a las medidas legislativas que pudieran afectarlos, como sería el caso de la expropiación que prevé razón por la cual, a fin de cautelar el derecho a la consulta previa, dichos pueblos indígenas u originarios fueron excluidos

¹ Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática, Censos Nacionales 2017: XII de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades Indígenas de los departamentos de Apurímac y Cusco.

Sin embargo, los constantes problemas sociales en la zona del Proyecto, así como las medidas de protesta de comuneros y dirigentes que exigían que el pago de sus bienes inmuebles sea proporcional a la afectación de su calidad de vida debido a la exposición al polvo, ruido y vibración que venían sufriendo, manifestando su malestar en la oposición violenta al ingreso a sus terrenos para los trabajos a cargo Provías Nacional, dando lugar a que el Estado Peruano, implemente medidas extraordinarias.

Por otro lado, el proyecto de mejoramiento de la carretera arroja un costo de inversión total de 2, 222 millones de soles aproximadamente, con una rentabilidad para la sociedad de 620 millones de soles y una TIR económica del 13 %. Asimismo, ante el importante volumen de camiones que transitan por la vía, su pavimentación a nivel asfaltado o de concreto reduce importantemente los costos de operación vehicular, los tiempos de viaje, la emisión de polvo y las necesidades de mantenimiento.

En ese escenario, con fecha 12 de diciembre de 2019, se publicó en el diario oficial El Peruano”, el Decreto de Urgencia N° 026-2019, modificado con el Decreto de Urgencia N° 027-2019, publicado el 14 de diciembre de 2019, aprobándose medidas extraordinarias para la adquisición de áreas y la implementación de las intervenciones viales a realizarse en el Corredor Vial Apurímac – Cusco, con el fin de agilizar la liberación y adquisición de los predios necesarios para la ejecución de la obra de infraestructura del Corredor Vial Apurímac - Cusco, a fin que el Estado cumpla con garantizar la prestación efectiva de los servicios públicos dado su carácter prioritario para la satisfacción de las necesidades de la población y del interés público.

Asimismo, el precitado Decreto de Urgencia, vigente hasta el 13.12.2024, regulaba procedimientos simplificados en plazos más cortos, en comparación con el Decreto Legislativo N°1192, otorgando los siguientes beneficios económicos:

- a) Compensación económica extraordinaria: Con el objeto de incentivar la entrega anticipada de la posesión y la entrega de documentación legal que acredite la condición jurídica del beneficiario en la etapa de identificación, se otorga al beneficiario una compensación económica, que no forma parte de la indemnización justipreciada y que consiste en un pago único y extraordinario, a favor del poseedor o propietario poseedor, por la entrega voluntaria de la posesión del inmueble afectado; el monto por este concepto será no menor a 1 UIT ni mayor a 5 UIT.
- b) Valor de m² FLAT: diferenciado para terreno urbano y rústico materia de adquisición, los cuales fueron aprobados mediante Resolución Ministerial N°042-2020/MTC/01.02 de fecha 23.01.2020.

En aplicación de la precitada norma, Provías Nacional, a través de la Dirección de Derecho de Vía, identificó un total de 1,846 y 2,410 mejoras, a lo largo de los 5 proyectos de inversión del todo el Corredor Vial, habiéndose adquirido a diciembre 2024 un total de 1,226 predios y 872 mejoras, que representa un monto de S/ 162,319,737.38, de acuerdo a lo siguiente:

CUADRO N°02

TRAMO	UNIVERSO DE IDENTIFICACION	
	PREDIOS	MEJORAS
I Y II	23	525
III	1734	65
IV	6	475
V	53	1024
VI	30	321
TOTAL	1846	2410

Quedando a la fecha pendientes de adquisición 620 predios y 1,538 mejoras:

CUADRO N°03

TRAMO	KM	ADQUIRIDOS				PENDIENTES			
		PREDIOS	MEJORAS	KM	% KM	PREDIOS	MEJORAS	KM	% KM
I Y II	90.00	6	38	23.89	26.54	17	487	66.11	73.46
III	38.00	1198	33	27.58	72.58	536	32*	10.42	27.42
IV	48.55	0	0	0.00	0.00	6	475	48.55	100.00
V	70.45	22	801	39.22	55.67	31	223	31.23	44.33
VI	77.41	0	0	0.00	0.00	30	321	77.41	100.00
TOTAL	324.41	1226	872	90.69	27.96	620	1538	233.72	72.04

La ejecución del procedimiento de adquisición de áreas del Corredor Vial Apurímac - Cusco a diciembre 2024, ha representado una inversión asumida por el Estado Peruano conforme se describe:

CUADRO N°04

PRESUPUESTO EJECUTADO EN LOS TRAMOS I AL VI						
DESCRIPCIÓN	COSTO PACRI *	EJECUCIÓN AL 2024	% EJECUTADO	PROG 2025	PROG 2026	PROG 2027
MONTO	289,563,337.69	S/ 162,319,737.38	56.06	S/ 7,095,289.00	S/ 40,843,501.00	S/ 79,304,810.31
TOTAL	289,563,337.69	S/ 162,319,737.38				

IV. MARCO JURÍDICO

Con fecha 23 de agosto de 2015, se expidió el Decreto Legislativo N° 1192, que aprueba la Ley Marco de Adquisición y Expropiación de inmuebles, transferencia de inmuebles de propiedad del Estado, liberación de Interferencias y dicta otras medidas para la ejecución de obras de infraestructura, modificado por los Decretos Legislativos N° 1210, 1330, 1366, 1486 y 1559 y Decreto de Urgencia N° 03-2020, Decreto Legislativo N° 1559 y Decreto Legislativo N° 1668, mediante los cuales se define al Sujeto Activo, quien es el ministerio competente del sector responsable de la tramitación de los procesos de adquisición; y, al Beneficiario, como el titular del derecho de propiedad del inmueble como resultado de la adquisición, expropiación, a través de alguna de las entidades públicas, comprendiendo a los titulares de proyectos, y al Sujeto Pasivo, como el propietario o poseedor del inmueble sujeto a Adquisición.

Con fecha 12 de diciembre de 2019, se publicó en el diario oficial, El Peruano, el Decreto de Urgencia N° 026-2019, modificado con el Decreto de Urgencia N° 027-2019, publicado el 14 de diciembre de 2019, aprobándose medidas extraordinarias para la adquisición de áreas y la implementación de las intervenciones viales a realizarse en el Corredor Vial Apurímac – Cusco, con la finalidad de dar prioridad al mecanismo de adquisición de áreas de manera extraordinaria.

V. FUNDAMENTACIÓN TÉCNICA: SOBRE LA IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA PÚBLICO:

El problema público se identifica con la falta de transitabilidad en el corredor vial Apurímac Cusco, vía cuya ejecución, resulta de interés nacional. Así, se debe tener presente, la relevancia competitiva de los departamentos de Apurímac y Cusco, para la economía nacional, tomando en consideración que cualquier asunto que impacte a la

infraestructura de transporte, así como su operación, sobre todo en su interfaz terrestre impacta al sistema logístico del Perú, y, por ende, a la productividad de la economía nacional, así como a la movilidad de los usuarios beneficiarios del proyecto antes mencionado, siendo estos impactos positivos evidentemente de interés nacional.

Debemos tener presente que el Corredor Vial Apurímac – Cusco, en la actualidad es una vía afirmada, siendo que el tránsito de vehículos en dichos sectores genera impactos negativos (polvo, vibraciones y ruidos, entre otros) a la población aledaña a la vía, traduciéndose en constantes conflictos sociales derivados de reclamos de la población y comunidades involucradas.

Precisamente uno de los problemas del Corredor Vial Apurímac – Cusco consiste en el impacto negativo de los conflictos sociales derivados de los continuos reclamos de la población y comunidades involucradas, ante la ausencia de un marco normativo especial para la adquisición de áreas pendientes, así como el incremento exponencial de los posibles beneficiarios, que ha complejizado el proceso de adquisición, poniendo en riesgo la continuidad del Proyecto. Asimismo, esta situación genera preocupación y riesgos de inminente conflicto social que repercuten negativamente en la economía de las regiones involucradas y en el Producto Bruto Interno (PBI) Nacional, ante la posibilidad de bloqueo de la vía como medida de protesta en exigencia de un marco normativo de adquisición con similares condiciones al extinto Decreto de Urgencia N° 026-2019 y su modificatoria.

Asimismo, se ha identificado a la fecha, la existencia de un universo de un total 620 predios y 1,538 mejoras (edificaciones, obras complementarias y plantaciones) pendientes de adquirir, siendo esta falta de disponibilidad de áreas un impedimento para la ejecución del Proyecto, el cual permitirá la interconexión a la población que se encuentra en su ámbito geográfico de influencia, permitiendo así dinamizar la economía local y nacional.

De igual manera, gran parte de los pobladores y comunidades, mantienen expectativas respecto a la continuidad de un marco procedimental especial para continuar con el proceso de adquisición de áreas, que contemple un reconocimiento económico a cambio la entrega en posesión de los predios que actualmente ocupan.

La transitabilidad de dicho corredor vial, derivada de las actividades económicas desarrolladas en la zona, contribuye con el crecimiento de la economía de las regiones involucradas y en el Producto Bruto Interno (PBI). Por lo que, resulta necesario y urgente establecer un marco normativo especial que permita la intervención inmediata del Estado en la atención de la problemática social y económica.

De lo expuesto, es necesario desarrollar uno de los factores negativos que imposibilita la ejecución de dicho procedimiento como lo es la conflictividad social.

Las comunidades aledañas al Corredor Vial Apurímac Cusco, presentan antecedentes de conflictividad social, los cuales se verifican en los reportes de Defensoría del Pueblo y la Presidencia de consejo de Ministros, Asimismo, las continuas declaraciones de Estado de Emergencia, misma que mediante Decreto Supremo N° 012-2025-PCM fue prorrogada por el termino de sesenta días calendarios, a partir del 30 de enero de 2025.

Respecto a la provincia de Cotabambas, Apurímac

Mediante Oficio N° 001-2025 H.C.A/R.H.A., de fecha 27.01.2025, los representantes de la Federación Campesina de Mara y el Comité de Afectados del Tramo III, respaldado por las autoridades comunales de Pisaccasa Yuricancha Huaruma, Andrés Avelino Cáceres, San Migguel y Quehuincha, comunicaron a la Dirección de Derecho de Vía, *“que en caso nos se publique la correspondiente normativa enero 2025”* iniciarán una huelga indefinida desde el 10 de febrero de 2025.





Al respecto, en aras de evitar escalamientos de conflictividad social, mediante Oficio N°379-2025-MTC/20.11 de fecha 06.02.2025, la Dirección de Derecho de Vía emite respuesta respecto al aviso de huelga indefinida por falta de normativa referente al Decreto de Urgencia N°026-2019 y modificatoria, informando el estado situacional del procedimiento de adquisición de áreas necesarias para el proyecto, documento que fue recepcionado con fecha 07.02.2025 con la condición de concertar una reunión con presencia del Director de Derecho de Vía; por lo cual, mediante Oficio Múltiple N°03-2025-MTC/20.11 de fecha 11.02.2025, la Dirección de Derecho de Vía confirmó la reunión solicitada para el 22.02.2025, en el Tambo Yuricancha.



En dicha reunión, los representantes de la Federación Campesina de Mara y el Comité de Afectados del Tramo III, manifestaron su malestar y exigieron la pronta emisión de la norma que permita culminar el procedimiento de adquisición de predios con los mismos beneficios del D.U. vencido, conforme consta en Acta de fecha 22.02.2025 suscrita entre Provías Nacional y los afectados.



Asimismo, se debe señalar que, en noviembre del 2024, Mediante el Oficio N° 005-2024-HCA/RHA, de fecha 15 de noviembre de 2024, la Federación Campesina del distrito de Mara y los presidentes de las comunidades afectadas por el Corredor Vial Apurímac – Cusco (posibles beneficiarios) solicitaron a PROVIAS Nacional una reunión para el 21 de noviembre de 2024, con el fin de recibir información sobre las fechas de pago de las compensaciones económicas y los valores totales de las tasaciones correspondientes a todas las áreas requeridas para el corredor vial. En caso de no ser atendida su solicitud, anunciaron que procederían a convocar una huelga indefinida de manera inmediata. En respuesta a dicho requerimiento, mediante el Oficio N° 12972-2024-MTC/20.11, fechado el 20 de noviembre de 2024, Provías Nacional atendió la solicitud programando las fechas solicitadas y reprogramando la reunión para el 27 de noviembre de 2024.



En cumplimiento con el citado oficio, los funcionarios de Provías Nacional participaron en la reunión convocada; sin embargo, el 27 de noviembre de 2024 se registró un bloqueo en el Corredor Vial Apurímac – Cusco por parte de los beneficiarios, quienes demandaron la continuación del proceso de adquisición de tierras, incluyendo los conceptos económicos extraordinarios establecidos por el Decreto de Urgencia N° 026-2019 y su modificatoria. Esto representa un riesgo inminente para el reconocimiento de sus afectaciones. Ante esta situación, los funcionarios de Provías Nacional, mediante un acta suscrita, se comprometieron a gestionar los pagos correspondientes, garantizando los mismos beneficios que establece dicho decreto de urgencia.



Respecto a la provincia de Chumbivilcas, Cusco

Con fecha 7 de febrero de 2025, se atendió a los presidentes de las comunidades campesinas de Sayhua, Huascabamba, Ccapacmarca, Cruzpampa y Cancahuani, quienes preocupados por el vencimiento del D.U. 026-2019 y los predios pendientes de adquisición, solicitaron información relacionada a la emisión de un nuevo dispositivo legal que permita la consecución del procedimiento de adquisición de áreas dentro de su jurisdicción. Se acordó desarrollar una reunión en la zona (Capacmarca) el 23 de febrero de 2025.

Con fecha 23 de febrero de 2025, se desarrolló una reunión con los representantes de las comunidades campesinas de los Tramos IV y V del Corredor Vial Apurímac – Cusco, en el cual, lo presentes manifestaron su malestar respecto a la interrupción del procedimiento de adquisición por el vencimiento del D.U. 026-2019 y su modificatoria, exigiendo la pronta emisión del nuevo dispositivo legal que permita la continuidad del procedimiento. Asimismo, señalaron que, de acuerdo a los resultados de dichas gestiones, comunicarán las acciones a tomar.

A mayor abundamiento, la Oficina de Dialogo y Gestión Social del MTC, por medio del Informe N° 0019-2024-MTC/04.03.YZCH, del 3 de diciembre de 2024 e Informe N°001-

2025-MTC/20.11.1.MMGS de fecha 23.01.2025, se concluyen que en los tramos del Corredor Vial Apurímac-Cusco se evidencia una alta conflictividad y conflicto latente.

Asimismo, se pone de conocimiento que, a raíz del vencimiento del marco normativo aplicable extraordinario, se han presentado diversas Comunidades y autoridades manifestando su preocupación e incertidumbre por el marco normativo aplicable a la fecha, entre ellas se encuentran:

CUADRO N°05

CONSULTAS Y REQUERIMIENTOS RESPECTO AL MARCO NORMATIVO				
N°	EXPEDIENTE	ASUNTO	DOCUMENTO	ADMINISTRADO
1	E-007250-2025	HACEMOS LLEGAR A SU CONOCIMIENTO PARA HUELGA INDEFINIDA POR FALTA DE NORMATIVA SOBRE D.U 026 DE 2019 DE AMPLIACIÓN PARA 2025	OFICIO N°001-2025 H.C.A/R.H.A. DE FECHA 30.01.2025	FEDERACIÓN CAMPESINA DEL DISTRITO DE MARA, PRESIDENTES DE LAS COMUNIDADES AFECTADOS POR EL CORREDOR VIAL TRAMO 3
2	E-006317-2025	SOLICITAMOS QUE EN UN PLAZO DE CUARENTA Y OCHO (48) HORAS, SE APRUEBE LA VIGENCIA Y/O AMPLIACIÓN O EMISIÓN DE NUEVA NORMA SIMILAR LA DECRETO DE URGENCIA N° 026-2019 Y PROCEDAN CON EL PAGO DE LOS BONOS Y LA ADQUISICIÓN DE LOS TERRENOS AFECTADOS.	OFICIO N°005-2025_C.C.H.S.CH DE FECHA 27.01.2025	COMUNIDAD CAMPESINA HUININQUIRI DE
3	E-005906-2025	SOLICITUD DE INFORMACIÓN SOBRE EL PROCEDIMIENTO DE ADQUISICIÓN BASADO EN EL DECRETO DE URGENCIA 026-2019	OFICIO N°071-2025-A-MPCT DE FECHA 23.01.2025	MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE COTABAMBAS DE
4	E-003632-2025	SOLICITO INFORMACIÓN SOBRE EL PROCEDIMIENTO DE ADQUISICIÓN DE PREDIOS DE LA COMUNIDAD CAMPESINA DE CCAPACMARCA PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO "CORREDOR VIAL APURÍMAC – CUSCO"	OFICIO NO. 495 - 2024-2025/LAAC-CR DE FECHA 13.01.2025	LUIS ANGEL ARAGON CARREÑO CONGRESO DE LA REPUBLICA
5	E-003041-2025	SOLICITAMOS NOS INFORMEN SOBRE LA VIGENCIA Y/O AMPLIACIÓN O EMISIÓN DE NUEVA NORMA SIMILAR AL DECRETO DE URGENCIA 026-2019 Y SU MODIFICATORIA	003-2025 C.C.H.S.CH DE FECHA 11.01.2025	COMUNIDAD CAMPESINA HUININQUIRI
6	E-109095-2024	SE REQUIERA INFORMACIÓN RELEVANTE RESPECTO DEL D.U. 026-2019 Y LAS ACCIONES ADMINISTRATIVAS QUE SE TOMARAN EN EL FUTURO.	OFICIO N° 035-2024/C.C.C. DE FECHA 27.12.2024	COMUNIDAD CAMPESONA CCAPACMARCA
7	E-106043-2024	SOLICITAMOS INFORMACE SOBRE D.U. 026-2019 Y REUNIÓN CON SU REPRESENTADO SOBRE PROCESOS DE ADQUISICIÓN.	CARTA N° 38-2024/C.C.H/C.M.C H DE 16.12.2024	COMUNIDAD CAMPESINA HUININQUIRI
8	E-102991-2024	SOLICITA INFORMACIÓN RELEVANTE RESPECTO A LA AMPLIACIÓN DEL D.U. 026-2019.	OFICIO N° 034-2024/C.C.C. DE FECHA 11.12.2024	COMUNIDAD CAMPESONA CCAPACMARCA

En ese sentido, el problema social presente en la zona, que acarrea la posibilidad de repetición de toma de acciones de fuerza sobre la vía², constituye una barrera en la adquisición de las áreas necesarias del Corredor vial Apurímac-Cusco.

Por otro lado, el 88% de los predios pendientes de adquisición, son de propiedad de las comunidades campesinas pertenecientes a pueblos indígenas u originarios, respecto a las cuales no se les puede aplicar el procedimiento expropiatorio regulado en el Decreto Legislativo N° 1192, y quienes, a través de sus dirigentes comunales han manifestado su participación y colaboración, siempre y cuando se adquieran sus predios bajo un marco normativo especial con beneficios similares al Decreto de Urgencia N° 026-2019 y su modificatoria, vigente hasta el mes de diciembre de 2024.

² Con fecha 27 de noviembre de 2024 tuvo lugar un bloqueo de carretera.

VI. ANÁLISIS DEL ESTADO SITUACIONAL



En el marco del Decreto de Urgencia N° 026-2019 y su modificatoria Provías Nacional, a lo largo del Corredor Vial, identificó 1,846 predios y 2,410 mejoras, adquiriendo 1,226 predios y 872 mejoras, quedando pendientes al mes de diciembre de 2024, 620 predios y 1,538 mejoras, respecto a los cuales ya no se cuenta con un marco especial para continuar con el proceso de adquisición en las mismas condiciones que los ya adquiridos.



En tal contexto, es necesaria una medida urgente y especial que permita continuar con los trabajos de adquisición de áreas necesarias estableciendo una fecha de corte para la identificación de los beneficiarios.



Por otro lado, la norma general (Decreto Legislativo N° 1192) no establece pago de compensaciones económicas ni precios fijados por tipo de terreno, por el contrario, resultarían montos considerablemente inferiores a los ya pagados con el Decreto de Urgencia N° 026-2019; por lo que el Estado afrontaría nuevos conflictos sociales, obstaculización al trámite de adquisición del derecho de vía y dilación para efectuar las gestiones conducentes a lograr la ejecución del mencionado Proyecto.



Finalmente, señalar que como ya se ha indicado el 88% de las áreas afectadas son de propiedad de comunidades; por lo que, intervenir bajo el marco normativo regulado por el Decreto Legislativo N° 1192, el comunero pierde el beneficio de la compensación económica por su condición de ocupante del área comunal; motivo por el cual, la población rechazaría el procedimiento de adquisición en el marco del mencionado decreto legislativo, frente a lo cual surgiría la necesidad de expropiar las áreas necesarias, lo cual no resulta viable en el caso de que nos encontremos ante comunidades campesinas originarias.

VII. ANÁLISIS SOBRE LA NECESIDAD, VIABILIDAD Y OPORTUNIDAD DEL PROYECTO NORMATIVO



Mediante el Reporte de Conflictos Sociales N° 247 de setiembre de 2024, elaborado por la Adjuntía para la Prevención de Conflictos Sociales y la Gobernabilidad de la Defensoría del Pueblo, de donde se extrae que los conflictos relacionados al corredor minero (Corredor Vial Sur), iniciados por organizaciones sociales y líderes comunales del distrito de Mara, así como por las comunidades campesinas de Cruzpampa (Ccapacmarca), Cancahuani (Ccapacmarca), Lacca Lacca Yanque Parcobamba (Colquemarca), Huinquiri (Santo Tomás), Ahuichanta Huisuray (Colquemarca), Idiopa Ñaupá Hapo Urinsaya (Colquemarca), Tincurca Laccaya (Chamaca), Tuntuma (Velille), Hatun Ccollana (Velille), Huaylla Huaylla (Livitaca), Sayhua (Ccapacmarca), Tahuay (Ccapacmarca), Ccapacmarca (Ccapacmarca) y Huascabamba (Ccapacmarca), se encuentran latentes.

Este contexto representa un escenario de potenciales conflictos sociales, al no haber finalizado el proceso de adquisición bajo los alcances del Decreto de Urgencia N° 026-2019, aplicándose el Decreto Legislativo N° 1192, el cual no contempla el pago de compensaciones económicas, ni precios fijados (Flat) según el tipo de terreno.

Ahora bien, con el fin de garantizar la atención de las demandas de la población para satisfacer tanto sus necesidades como el interés público, resulta imperioso continuar con el procedimiento de adquisición especial como el que se venía implementando con el precitado Decreto de Urgencia, de no hacerlo, se corre el riesgo de enfrentar conflictos sociales, obstaculizar el trámite de adquisición del derecho de vía y dilatar las gestiones necesarias para ejecutar el Proyecto en mención. Esto representaría un peligro inminente para la economía regional y nacional. Por tanto, es urgente la pronta aprobación de la propuesta normativa que,



permite continuar con la adquisición de las áreas para la ejecución del Proyecto de manera célere (con la salvedad de que, a diferencia del plazo establecido en el Decreto Legislativo N° 1192, a través de la presente norma se contempla que sea de 6.5 meses) posibilitando la toma de posesión inmediata incentivada con una compensación económica extraordinaria, y estableciendo valores flat por metro cuadrado de terreno rústico y urbano, conllevando a una mejor gestión de adquisición, considerando el número de predios adquiridos bajo el anterior marco normativo especial.

VIII. SOBRE EL NUEVO ESTADO QUE GENERARÍA LA LEY



La presente propuesta crea un marco legal extraordinario no modificatorio que establece disposiciones especiales para la adquisición prioritaria y voluntaria de las áreas necesarias para el Proyecto Corredor Vial Apurímac-Cusco, respecto Decreto Legislativo N° 1192, Decreto Legislativo que aprueba la Ley Marco de Adquisición y Expropiación de inmuebles, transferencia de inmuebles de propiedad del Estado, liberación de Interferencias y dicta otras medidas para la ejecución de obras de infraestructura



La propuesta normativa establece el marco normativo necesario para que el Poder Ejecutivo, a través del MTC disponga de áreas libres de inmuebles y de interferencias de servicios públicos, de manera oportuna, para el inicio de obras de infraestructura necesarias para reducir la brecha de infraestructura existente, brindando conectividad a poblaciones alejadas y promoviendo la inclusión social y el desarrollo económico de las comunidades beneficiadas, en alineación con el principio constitucional de bienestar general previsto.



Asimismo, el marco regulatorio dispuesto en la propuesta otorga una compensación económica dirigida a poseedores inmediatos cuyos inmuebles se encuentren dentro del Derecho de Vía del Corredor Vial Apurímac – Cusco, adicional al pago de la propiedad y/o mejoras encontradas.

Así pues, este proyecto normativo, será reglamentado por el Poder Ejecutivo, mediante Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones, a fin de establecer un disposiciones especiales para la adquisición de las áreas necesarias para la ejecución del Proyecto: Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac – Cusco, el mismo que no contendrá disposiciones que sean de competencia del Sistema Nacional de Abastecimiento bajo la propuesta siguiente:



La propuesta normativa tiene por objeto aprobar disposiciones para la adquisición de áreas necesarias a realizarse en el Corredor Vial Apurímac-Cusco a fin de permitir el acceso a los servicios públicos, estimándose los costos estimados para la adquisición de predios, según el detalle siguiente:

CUADRO N°06

PROG 2025	PROG 2026	PROG 2027
S/ 7,095,289.00	S/ 40,843,501.00	S/ 79,304,810.31

Esta propuesta busca crear un marco legal extraordinario que, establece disposiciones especiales y debidamente sustentadas en las razones previamente expuestas, continuar con la adquisición de áreas necesarias para la ejecución del Proyecto Corredor Vial Apurímac-Cusco, diferenciándose del Decreto Legislativo N° 1192, Decreto Legislativo que aprueba la Ley Marco de Adquisición y Expropiación de inmuebles, transferencia de inmuebles de propiedad del Estado, liberación de Interferencias y dicta otras medidas para la ejecución de obras de infraestructura, el cual se aplicaría respecto a las adquisiciones de manera supletoria en lo no contemplado por esta nueva norma.

Estas disposiciones especiales comprenden lo siguiente:

- a) El otorgamiento de una compensación económica no mayor a cinco (05) UIT por la entrega anticipada de la posesión. Esta compensación es un pago único y extraordinario que se otorga al poseedor inmediato debidamente acreditado.
- b) El pago por concepto de adquisición del bien inmueble necesario para la ejecución del Proyecto, definido en base a valores únicos por metro cuadrado para terreno rural y urbano, que incluye incentivo adicional de un veinte por ciento (20%) del valor de tasación, a favor del sujeto pasivo debidamente acreditado.
- c) Fecha máxima para la identificación de los destinatarios de los pagos referidos en los literales a) y b).
- d) Plazos céleres, orientados a que los pagos referidos en los literales a) y b) se realicen de manera simultánea con la adquisición de áreas necesarias para la ejecución del Proyecto.
- e) Medidas de custodia y defensa posesoria para la ejecución prioritaria del Proyecto.

El procedimiento para la aplicación de las disposiciones especiales comprende lo siguiente:

- a) Identificación de áreas necesarias para la ejecución del Proyecto, así como de los propietarios y poseedores, según corresponda.
- b) Publicación en un diario de alcance nacional y en un diario de alcance regional de la información identificada en el marco del literal a).
- c) Determinación del valor total de tasación y su correspondiente comunicación
- d) Emisión de la resolución que apruebe el valor total de tasación y pago. Para tal efecto se habilita al programa denominado Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional-Provías Nacional a emitir dicha resolución.
- e) Perfeccionamiento de la transferencia de propiedad mediante un mecanismo simultáneo de pago y suscripción de actas de entrega de posesión y formularios registrales; a través de los cuales se deja constancia del consentimiento de las partes.

Las “disposiciones especiales” se basan en una lógica de simultaneidad en el perfeccionamiento de la transferencia de propiedad de las áreas; es decir, en un mismo momento se efectúan: i) los pagos³, a favor de las comunidades, y ii) la entrega de la posesión y la transferencia de propiedad, a favor del Ministerio de Transportes y Comunicaciones representado por Provías Nacional; dejándose constancia del consentimiento de ambas partes mediante documentos suscritos por estas con intervención notarial, para garantizar la legalidad del procedimiento de adquisición.

Las “disposiciones especiales” no tienen plazos rígidos ni perentorios, sino que otorgan la flexibilidad necesaria para concretar la finalidad pública subyacente, que es, adquirir voluntariamente el 100% de las áreas requeridas para construir y ejecutar de manera prioritaria el Proyecto: “Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac – Cusco” en beneficio del país y en especial de toda la población ubicada o que transita por dichos departamentos.

El desarrollo de las “disposiciones especiales” serán aprobadas mediante decreto supremo refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones en un plazo no mayor de 30 días calendario contado a partir de la entrada en vigencia de la ley.

Como se puede apreciar, el artículo 2 de la norma propuesta, establece 5 disposiciones especiales diferenciadas del procedimiento general de adquisición (DL 1192); asimismo regula, en líneas generales con cargo a ser reglamentadas vía decreto supremo, los

³ Las disposiciones especiales contemplan 2 pagos: i) pago por concepto de “compensación económica” por un monto no mayor a 5 UIT por la entrega anticipada de la posesión, que se otorga al poseedor inmediato debidamente acreditado, y ii) pago por concepto de “adquisición del bien inmueble”, definido en base a valores únicos por m² para terreno rural y urbano, que incluye incentivo adicional de un 20% del valor de tasación, que se otorga al sujeto pasivo debidamente acreditado.

principales procedimientos a implementarse, que permitirán la ejecución de las referidas disposiciones y que en conjunto permitirán la adquisición de las áreas, en condiciones justas tanto para los afectados, como para el Estado.

Asimismo, resulta imperante resaltar que, en la implementación de la presente ley se garantiza los derechos colectivos de los pueblos indígenas u originarios, conforme al marco normativo nacional e internacional vigente. Por tanto, el proyecto de Ley propuesto, dispone acelerar el proceso de adquisición voluntaria de áreas de las comunidades campesinas que representan el 88% de las áreas requeridas, ofreciéndoles certeza y predictibilidad en: i) la identificación de propietarios y poseedores, ii) el monto y oportunidad de pago, y iii) el perfeccionamiento de la transferencia de propiedad de las áreas.

Por otro lado, en el caso de que esta norma presente algún vacío, se aplica supletoriamente lo dispuesto en la Ley Marco de Adquisición y Expropiación de Inmuebles, Transferencia de Inmuebles de Propiedad del Estado, Liberación de Interferencias y dicta otras medidas para la ejecución de obras de infraestructura aprobado mediante Decreto Legislativo N° 1192, en lo referido al procedimiento de adquisición,

A continuación se presenta un cuadro comparativo diferencial entre el Proyecto de Ley y el Decreto Legislativo N°1192:

CUADRO N°07

N°	PROPUESTA DEL PROYECTO DE LEY	DECRETO LEGISLATIVO 1192
1	<u>COMPENSACIÓN ECONÓMICA:</u> Con el fin de incentivar la entrega anticipada de la posesión se propone otorgar al beneficiario una compensación económica, que no forma parte de la indemnización justipreciada y cuyos montos y variables se definirán en el Decreto Supremo.	<u>SIN COMPENSACIÓN ECONÓMICA</u> No se encuentra regulado, por lo tanto, la toma de posesión del predio deberá efectuarse hasta el pago del valor total de tasación, es decir 8.5 meses desde la identificación del predio.
2	<u>VALOR DE METRO CUADRADO DE TERRENO</u> Las disposiciones especiales, regula el valor flat del metro cuadrado de terreno diferenciado entre urbano y rural; al cual se le adiciona el veinte (20) % del valor de tasación. Los montos y variables se definirán en el Decreto Supremo.	<u>VALOR DE METRO CUADRADO DE TERRENO</u> El valor de metro cuadrado de terreno es determinado por la Dirección Nacional de Construcción de acuerdo a reglas contenidas en el Reglamento Nacional de Tasaciones. Asimismo, se adiciona el veinte (20) % del valor comercial de la tasación.
3	<u>FECHA MÁXIMA PARA IDENTIFICACIÓN DE AFECTADOS</u> Ante el aumento exponencial de afectados es necesaria una medida prioritaria que, permita continuar con los trabajos de adquisición de áreas necesarias y establecer una fecha de corte para la identificación de los mismos	<u>FECHA MÁXIMA PARA IDENTIFICACIÓN DE AFECTADOS</u> No existe una fecha de corte para identificación de afectados
4	<u>PLAZOS CÉLERES:</u> Se propone que el plazo desde la identificación hasta la adquisición sea de 6.5 meses	<u>PLAZO:</u> El plazo desde la identificación hasta la adquisición es de 8.5 meses (2 meses adicionales)
5	<u>SIMULTANEIDAD DEL PAGO:</u> Se realiza el pago de la compensación económica y el valor total de la tasación en un solo acto, al momento del perfeccionamiento de la transferencia de la propiedad.	<u>LINEALIDAD DEL PAGO:</u> No existe el pago de compensación económica, por lo que sólo se realiza en un solo acto, previa aceptación de la propuesta económica.
6	<u>MEDIDAS DE CUSTODIA Y DEFENSA POSESORIA.</u> Se propone regular las medidas de custodia y defensa posesoria, a través de la contratación de servicios de	<u>MEDIDAS DE CUSTODIA Y DEFENSA POSESORIA</u> Sólo regula las medidas de custodia y defensa posesoria, a través del ejecutor coactivo, una vez adquirida la propiedad



	custodia y vigilancia, inmediatamente después de que el afectado reciba su compensación económica.	
7	<u>GARANTÍA DE LOS DERECHOS COLECTIVOS DE LOS PUEBLOS INDÍGENAS U ORIGINARIOS</u> Considerando la comunicación y enfoque intercultural	<u>GARANTÍA DE LOS DERECHOS COLECTIVOS DE LOS PUEBLOS INDÍGENAS U ORIGINARIOS</u> No establece la comunicación y enfoque intercultural

IX. **ANÁLISIS DE IMPACTO CUANTITATIVO Y CUALITATIVO DE LA NORMA (ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO)**



El proyecto de mejoramiento de la carretera arroja un costo de inversión total de 2, 222 millones de soles aproximadamente, con una rentabilidad para la sociedad de 620 millones y una TIR económica del 13 por ciento. Estos resultados positivos se deben a que cuando existe un importante volumen de camiones, la pavimentación de una vía a nivel asfaltado o de concreto reduce importantemente los costos de operación vehicular, los tiempos de viaje, la emisión de polvo y las necesidades de mantenimiento.

Del mismo modo, se tiene que los principales proyectos mineros tales como: las Bambas, Antapaccay, Ares y otras, ubicados en torno al Corredor Vial, que crean un flujo importante de recursos que sumados con el transporte de carga y/o pasajeros, posibilitan las conexiones de estas tres regiones entre la sierra y costa del Perú.



Es el caso, que la minera Las Bambas, es la quinta empresa con mayor inversión minera en el Perú, siendo su participación el 5.1% en el año 2023 con 241 millones de dólares.

Las Bambas representa la inversión privada más grande del Perú, contribuyendo con 1% del PBI Nacional y al 72% del PBI de la región Apurímac. Está constituida por tres yacimientos principales: Ferrobamba, Chalcobamba y Sulfobamba. El depósito cuenta con reservas minerales de 4,9 millones de toneladas de cobre y recursos minerales de 7,9 millones de toneladas.



En ese contexto, precisar que el Corredor Vial Apurímac – Cusco, es una vía que posibilita interconectar a la población (192, 525 habitantes) que se encuentran en su ámbito geográfico, permitiendo la transitabilidad de dicha población a través del referido Corredor Vial, la cual contribuye a dinamizar la economía de los departamentos de Apurímac y Cusco; lo cual redundará en la economía nacional.

Cabe señalar que, el tráfico actual por la ruta existente fluctúa alrededor de 500 vehículos diarios y con la puesta en marcha de la producción minera, el tráfico se incrementaría en un poco más del doble, siendo este aumento fundamentalmente de vehículos de carga.



Dado que la ruta actualmente es una vía afirmada, el aumento del volumen vehicular deteriorará severamente la superficie de rodadura actual generando altos costos para su mantenimiento, fuertes impactos ambientales por el levantamiento de polvo, afectaciones en la actividad agrícola y un gran malestar en la población por el impacto en sus propiedades.

El proyecto de mejoramiento de la carretera arroja un costo de inversión total de 2, 222 millones de soles aproximadamente, con una rentabilidad para la sociedad de 620 millones y una TIR económica del 13 por ciento. Estos resultados positivos se deben a que cuando existe un importante volumen de camiones, la pavimentación de una vía a nivel asfaltado o de concreto reduce importantemente los costos de operación vehicular, los tiempos de viaje, la emisión de polvo y las necesidades de mantenimiento.

Cabe indicar que el Corredor Vial Apurímac - Cusco, se incluyó en el Inventario Nacional de Activos Críticos Nacionales, validado por la Dirección de Nacional de Inteligencia, por ser una infraestructura esencial para el desarrollo nacional. Su perturbación o destrucción puede generar graves perjuicios a la sociedad, por lo tanto, requieren de protección y una gestión especial.



De igual manera, se tiene que la problemática expuesta incide en la economía local y nacional debido a que el corredor vial interconecta a la población que se encuentra en su ámbito geográfico, favoreciendo la transitabilidad a través de dicho corredor vial, lo cual contribuye a dinamizar la economía del Estado, considerando las actividades que se realizan en dicha zona.

La mejora de la transitabilidad del Corredor Vial Apurímac-Cusco es crucial para dinamizar la economía local, ya que una mayor inversión en infraestructura de transporte terrestre puede incrementar el PBI nominal nacional en un **4.96%**⁴.



Se debe tener presente que una transitabilidad más eficiente facilita la realización de actividades económicas clave como la agricultura, el transporte y la minería, sectores que representan el **54% del PBI** de Apurímac y Cusco. En particular, el Corredor Vial Minero del Sur concentra el **50% del PBI minero** de la región (IPE, 2023)⁵, donde se encuentran los proyectos mineros importantes como Las Bambas, Antapaccay y Constancia, lo que resalta su papel fundamental en el desarrollo económico local.



En resumen, mejorar las condiciones de transitabilidad no solo beneficia la conectividad, sino que es un motor esencial para el crecimiento y la competitividad de los sectores productivos de la región.



Se debe precisar que, respecto a la programación multianual del Corredor Vial Apurímac-Cusco, hasta el periodo 2024 se ha ejecutado el monto ascendente a S/ 162,319,737.38; y se ha programado ejecutar en el periodo 2025 el monto de S/7,095,289.00, en el periodo 2026 el monto de S/40,843,501.00 y en el periodo 2027 el monto de S/79,304,810.31. Se detalla los tramos a continuación:

CUADRO N°08

							AÑO 2025	AÑO 2026	AÑO 2027
N°	CUI	TR	INVERSION	COSTO TOTAL *	COSTO PACRI *	EJEC AL 2024	PROG 2025	PROG 2026	PROG 2027
CORREDOR VIAL APURIMAC CUSCO				2,222,080,504.00	289,563,337.69	162,319,737.38	7,095,289.00	40,843,501.00	79,304,810.31
1	2392742	I Y II	MEJ DEL CORREDOR VIAL APURIMAC - CUSCO, TRAMO: EMP. PE-3SF (PROGRESO) - DV. MATARA - DV. PAMPUTA - EMP. PE-3SF (DV. QUEHUIRA)	601,942,770.00	69,038,479.28	20,956,574.42	1,500,000.00	1,000,000.00	45,581,904.86
2	2429701	III	MEJ DEL CORREDOR VIAL APURIMAC - CUSCO, TRAMO: PTE. ICHURAY - PTE. SAYHUA	376,229,444.00	123,191,014.51	93,874,723.53	1,500,000.00	10,395,662.00	17,420,628.98
3	2429700	IV	MEJ DEL CORREDOR VIAL APURIMAC - CUSCO, TRAMO: PTE. SAYHUA - DV. COLQUEMARCA	361,701,456.00	32,140,727.08	8,269,874.70	1,500,000.00	15,000,000.00	7,370,852.38
4	2429699	V	MEJ DEL CORREDOR VIAL APURIMAC - CUSCO, TRAMO: DV.	440,311,719.00	50,389,438.72	38,696,202.61	1,095,289.00	6,000,000.00	4,597,947.11

⁴https://www.researchgate.net/publication/380123850_IMPACTO_DEL_GASTO_DE_INVERSION_PUBLICA_EN_INFRAESTRUCTURA_EN_EL_CRECIMIENTO_ECONOMICO_PERUANO_UN_ANALISIS_A_NIVEL_REGIONAL_2001-2019

⁵ <https://www.ipe.org.pe/portal/wp-content/uploads/2023/09/El-impacto-economico-de-los-conflictos-sociales-y-la-tramitologia-en-la-mineria.pdf>

			COLQUEMARCA - VELILLE 4 DISTRITOS DE LA PROVINCIA DE CHUMBIVILCAS - DEPARTAMENTO DE CUSCO						
5	2429698	VI	MEJ DEL CORREDOR VIAL APURIMAC - CUSCO, TRAMO: VELILLE - ESPINAR. DISTRITO DE VELILLE - PROVINCIA DE CHUMBIVILCAS - DEPARTAMENTO DE CUSCO	441,895,115.00	14,803,678.10	522,362.12	1,500,000.00	8,447,839.00	4,333,476.98

*Fuente Invierte

X. ANÁLISIS DE IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL.



El presente proyecto de ley establece disposiciones especiales con la finalidad de adquirir de manera prioritaria los predios necesarios para la ejecución del corredor vial Apurímac –cusco; proyecto de gran impacto social y económico que repercute en la economía nacional. Asimismo, con el presente proyecto no se establece un régimen de expropiatorio que implique una transferencia forzosa, más bien otorga beneficios a aquellas personas que ocupan el área del corredor vial y si en caso las personas que ocupan dicha área no desean un proceso de trato directo, el referido proyecto señala que se debería aplicar de forma supletoria el Decreto Legislativo N° 1192, la cual es una ley y establece los procesos de los casos de expropiación; sin embargo, se reitera que en el presente caso no se le pretende privar de su propiedad a los posibles afectados, ni se busca restringirse su propiedad.



Asimismo, cabe precisar que el Artículo 58° de la Constitución Política del Perú establece que “La iniciativa privada es libre. Se ejerce en una economía social de mercado. Bajo este régimen, el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura”. Y el artículo 44° establece: “**Son deberes primordiales del Estado: defender la soberanía nacional; garantizar la plena vigencia de los derechos humanos; proteger a la población de las amenazas contra su seguridad; y promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación (...)**”.



En virtud de lo expuesto, el Estado debe garantizar los servicios públicos e infraestructura, ello quiere decir que debe promover la construcción de obras de envergadura nacional que permitan el desarrollo de la población, dinamismo de la economía nacional y de esta forma cerrar brechas sociales.



Con el presente proyecto de Ley se busca obtener las áreas necesarias de forma célere y voluntaria, con la finalidad de la ejecución del proyecto corredor vial Apurímac, el cual permitirá integración de las comunidades alejadas a la ciudad, acceso a los servicios como salud y educación; puesto que, al existir una obra de infraestructura las personas tendrán un acceso rápido y oportuno a dichos servicios.

El presente proyecto de Ley se encuentra dentro de los parámetros legales y constitucionales por cuanto va a permitir obtener de manera prioritaria las áreas necesarias de manera voluntaria para la ejecución de obras de infraestructura en el Corredor Vial Apurímac – Cusco, permitiendo y garantizando al Estado brindar servicios públicos para la población de influencia acortando con ello brechas sociales en transporte, salud, educación, etc. y contribuye a fortalecer la economía nacional, permiten

una mayor conectividad entre ciudades y regiones, facilitan el transporte de personas y bienes.

XI. REQUISITO DE PREPUBLICACIÓN.

Sobre la pre publicación del presente proyecto de ley, corresponde señalar que, de acuerdo con el numeral 19.1 del artículo 19 del Reglamento que establece disposiciones sobre publicación y difusión de normas jurídicas de carácter general, resoluciones y proyectos normativos, aprobado por Decreto Supremo N° 009-2024-JUS, *“sin perjuicio de la aplicación de los mecanismos de consulta pública previstos en el Reglamento que desarrolla el Marco Institucional que rige el Proceso de Mejora de la Calidad Regulatoria y establece los Lineamientos Generales para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante, aprobado por Decreto Supremo N° 063-2021-PCM, o norma que lo sustituya, los proyectos de normas jurídicas de carácter general deben ser publicados en las sedes digitales de las entidades de la Administración Pública a cargo de su elaboración o en otro medio, asegurando su debida difusión y fácil acceso”* (subrayado nuestro).

Al respecto, debe tenerse presente que el Proyecto de Ley en tanto la propuesta no se trata de una norma de carácter general, sino de un proyecto de ley que aún no contiene un mandato normativo; razón por la cual no le resulta de aplicación la exigencia de pre publicación.

XII. ANÁLISIS DE IMPACTO REGULATORIO

El Reglamento del Decreto Supremo N° 023-2025-PCM establece en su artículo 41, los supuestos que están fuera del alcance de la obligación de presentar expediente AIR Ex Ante a la CMCR Describa si se encuentra en alguno de los siguientes supuestos:

41.2: *“Excepcionalmente, otras materias o proyectos regulatorios que la CMCR, previa evaluación y de manera fundamentada, en base a la interpretación del alcance del presente Reglamento, señale que se encuentran fuera del alcance del AIR Ex Ante establecido en el numeral 33.2 del artículo 33 del presente Reglamento. De manera trimestral la SGP difunde, en la sede digital de la Presidencia del Consejo de Ministros, los resultados obtenidos de las excepciones presentadas”.*

De acuerdo con el numeral 33.2 del artículo 33 del Decreto Supremo N° 023-2025-PCM (en adelante, Reglamento del AIR), Las entidades públicas tienen la obligación de aplicar un AIR Ex Ante como herramienta de análisis previo, cuando el proyecto normativo de carácter general establezca y/o modifique una obligación, condición, requisito, responsabilidad, prohibición, limitación y/o cualquier otra regla que imponga exigencia(s):

- a) Que genere(n) o modifique(n) costos en su cumplimiento por parte de las personas; y/o,
- b) Que limite(n) el ejercicio, otorgamiento y/o reconocimiento de derechos de las personas, restringiendo el desarrollo de actividades económicas y sociales que contribuyan al desarrollo integral, sostenible, y al bienestar social.

Es importante mencionar que el concepto de “costo de cumplimiento regulatorio” es recogido en literal c) del artículo 5 del Reglamento del AIR bajo los siguientes términos: *“Son todos los costos que las personas naturales y jurídicas deben asumir para cumplir con normas de carácter general. Estos costos pueden derivarse de obligaciones, condiciones, trámites, requisitos, responsabilidades, prohibiciones, limitaciones y/o cualquier otra regla que establezca exigencias para las personas. Los costos de cumplimiento regulatorio abarcan los pagos directos, cargas administrativas, costos sustantivos, entre otros, los que se encuentran desarrollados en el Manual para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante.”* Así pues, se tiene que los proyectos normativos que generan costos de cumplimiento regulatorio son aquellos que serán objeto de evaluación del AIR Ex Ante.



Al respecto, la presente propuesta normativa **no genera costos de cumplimiento ni genera obligaciones al administrado**, toda vez que el titular del bien inmueble necesario para la ejecución del proyecto, no tendría que efectuar ningún gasto administrativo en la implementación del proceso de adquisición propuesto. Por el contrario, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de Provias Nacional, asume plenamente el costo de los procedimientos regulados en el régimen especial que se pretende aprobar, siguiendo la misma línea procedimental señalada en el Decreto Legislativo N° 1192 (régimen general). Asimismo, precisar que la norma busca mayores beneficios económicos excepcionales a favor de los titulares de las áreas necesarias, a través de una compensación económica, a cambio de la entrega anticipada de la posesión, sin perjuicio al pago del valor de total de tasación, que como justiprecio opera en los casos de adquisición.

En atención a lo señalado, la presente propuesta normativa no se subsume dentro de los alcances de lo estipulado en el numeral 33.2 del artículo 33 del Reglamento del AIR. En consecuencia, y en el marco de lo previsto en el sub numeral 41.2 del artículo 41 de dicho Reglamento, el presente Decreto Supremo se encuentra fuera del ámbito de aplicación del AIR Ex Ante.

En conclusión, la propuesta normativa, no genera costos en su cumplimiento que limiten el otorgamiento o reconocimiento de derechos para el óptimo desarrollo de actividades económicas y sociales, por el contrario, comprende los beneficios citados anteriormente, en beneficios de la ciudadanía; en consecuencia, el mismo se encontraría dentro del supuesto de excepción previsto en el numeral 41.2 del artículo 41 del Reglamento del AIR. Esto significa que los derechos de terceros esta protegidos por la constitución y que cualquier afectación a sus derechos debe estar regulada a través de un proceso de expropiación que cumpla con los requisitos constitucionales.
