



PASIÓN NEOMIAS DÁVILA ATANACIO
Congresista de la República

"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"



**PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE
INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD
PÚBLICA EL PROYECTO VIAL
DENOMINADO "VÍA INTEGRACIÓN
BINACIONAL JUAN SANTOS
ATAHUALPA"**

El Grupo Parlamentario **Bancada Socialista**, a iniciativa del congresista que suscribe, **PASIÓN NEOMIAS DÁVILA ATANACIO**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con los artículos 22 literal c), 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, propone el siguiente PROYECTO DE LEY:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA EL PROYECTO VIAL DENOMINADO "VÍA INTEGRACIÓN BINACIONAL JUAN SANTOS-ATAHUALPA"

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto declarar de interés nacional y necesidad pública el proyecto vial denominado "Vía Integración Binacional Juan Santos Atahualpa", con el fin de mejorar la conectividad e integración entre las regiones de Pasco y Ucayali.

Artículo 2. Declaración de interés nacional y necesidad pública

Declárase de interés nacional y necesidad pública la ejecución del proyecto vial denominado "Vía Integración Binacional Juan Santos Atahualpa", que comprende la construcción, mejoramiento y rehabilitación de la vía que conecta Puerto Bermúdez con Majontoni y su interconexión con la vía departamental UC-116 hasta Atalaya.

Artículo 3. Acciones del Poder Ejecutivo

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con el Gobierno Regional de Pasco, el Gobierno Regional de Ucayali y demás entidades competentes, prioriza las acciones necesarias para la ejecución del proyecto vial denominado "Vía Integración Binacional Juan Santos Atahualpa".

Artículo 4. Financiamiento

La implementación de lo establecido en la presente Ley se financia con cargo al presupuesto institucional de las entidades involucradas, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

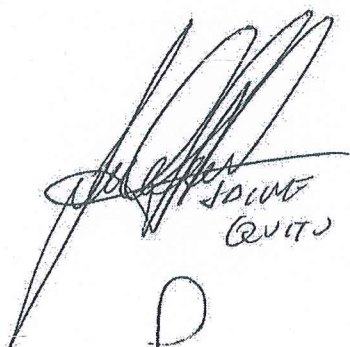
DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. Derogatoria

Derógase o déjase sin efecto toda disposición legal que se oponga a la presente Ley.

Lima, marzo del año dos mil veinticinco

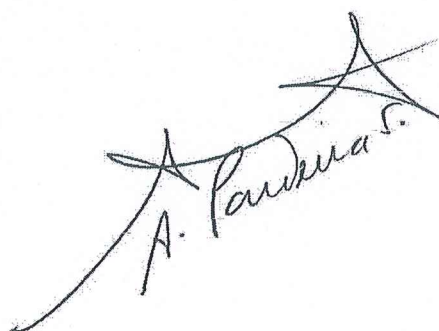
CONGRESISTAS



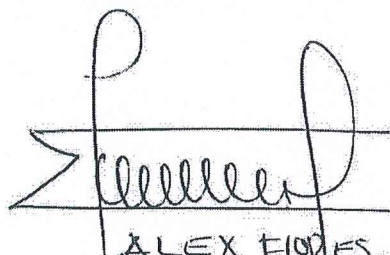
J. DÁVILA
QUITO



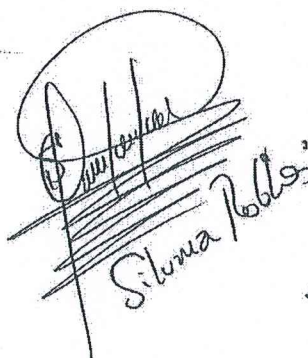
PASIÓN NEOMIAS DÁVILA ATANACIO
Congresista de la República



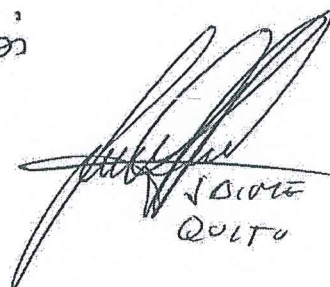
A. Paredes



ALEX FLORES.



Silvana Torres



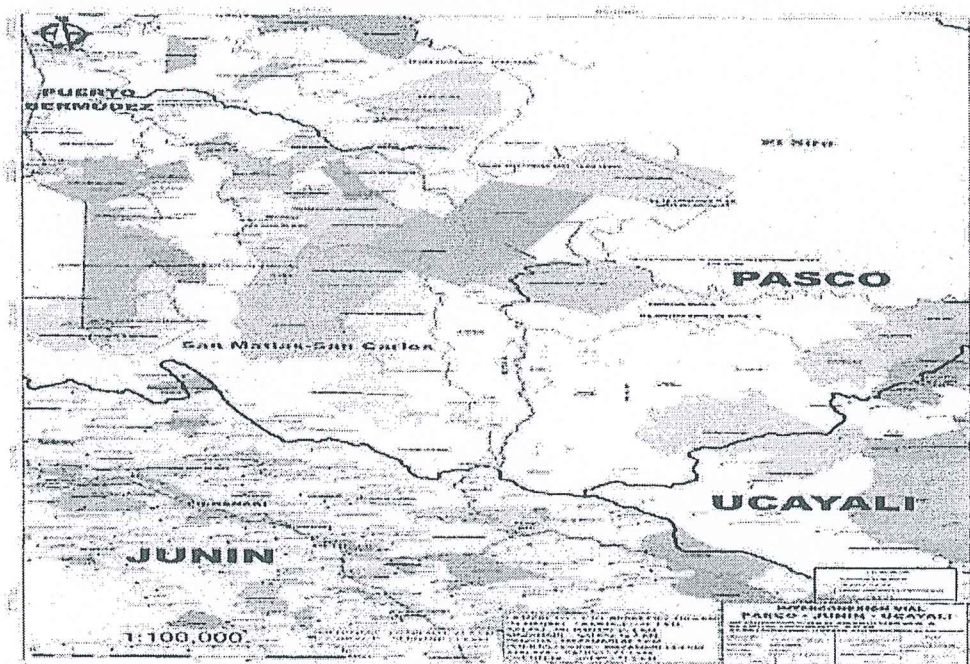
J. DÁVILA
QUITO

**PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE
INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD
PÚBLICA EL PROYECTO VIAL
DENOMINADO "VÍA INTEGRACIÓN
BINACIONAL JUAN SANTOS
ATAHUALPA"**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS¹

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

La presente iniciativa legislativa surge como respuesta a una necesidad fundamental para el desarrollo y la integración de las regiones de Pasco y Ucayali: la construcción y mejoramiento de la "Vía Integración Binacional Juan Santos Atahualpa". Este proyecto vial representa mucho más que una simple obra de infraestructura; constituye una oportunidad para transformar la realidad socioeconómica de una vasta región del país que ha permanecido históricamente desconectada de los principales circuitos económicos nacionales.



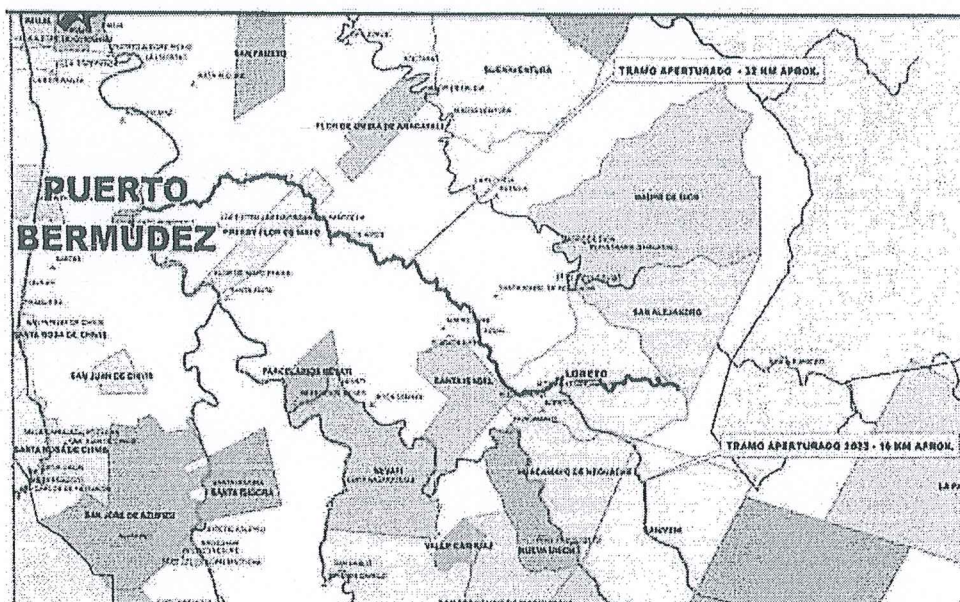
*Mapa general de ubicación que muestra la extensión total del proyecto y su
relación con las regiones involucradas.*

El diagnóstico territorial revela una situación crítica en términos de conectividad.
El Centro Poblado de Majontoni, punto neurálgico del proyecto, se encuentra

¹ Este Proyecto de Ley ha sido realizada en base a la información proporcionado por la Consejera del Gobierno Regional de Pasco, mediante OFICIO N° 0151-2024-GRP/CR-NSL.

actualmente aislado de las principales redes viales del país. La vía departamental UC-116, que debería servir como enlace natural con la red vial nacional, permanece desconectada debido a la ausencia de tramos críticos que impiden la integración efectiva de estas zonas con el resto del país.

La realidad actual del territorio muestra varios tramos que requieren intervención urgente. Los estudios técnicos han identificado que aproximadamente 32 kilómetros que conectan Puerto Bermúdez con la Aldea Nativa Chimari ya han sido aperturados, así como otros 16 kilómetros desde esta aldea hasta Kempityari. Sin embargo, permanecen pendientes tramos cruciales: 19 kilómetros desde Kempityari hasta el río Neguache, y 15 kilómetros adicionales hasta la Comunidad Nativa Pachacamac.

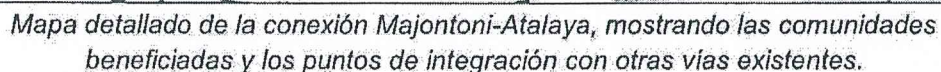


Detalle de los tramos existentes y proyectados, mostrando el avance actual de la obra

La importancia de este proyecto trasciende el ámbito regional. Esta vía no solo conectará poblaciones locales, sino que formará parte de una futura ruta transoceánica, posicionando a la región como un punto estratégico en el comercio nacional e internacional. La conexión con la vía departamental UC-116 y su vinculación hacia la frontera con Brasil potenciará el desarrollo comercial y la integración binacional.



El impacto social del proyecto es particularmente significativo en el contexto de las comunidades nativas de la zona. La nueva vía permitirá a estas poblaciones acceder a servicios básicos esenciales, mercados para sus productos y oportunidades de desarrollo que actualmente les están vedadas por las limitaciones de conectividad. Este aspecto resulta fundamental desde la perspectiva de inclusión social y reducción de brechas que el Estado peruano busca alcanzar.



Desde el punto de vista del desarrollo económico, la vía actuará como catalizador para diversas actividades agrícolas productivas. La mejora en la conectividad reducirá los costos de transporte, facilitará el acceso a mercados y promoverá la diversificación económica de la región. Los productores locales de nuestras regiones del centro podrán comercializar sus productos en mejores condiciones, mientras que nuevas oportunidades de inversión se abrirán gracias a la mejora en la accesibilidad.

El proyecto también tiene una dimensión ambiental, ya que su diseño ha considerado el impacto sobre los ecosistemas locales y las áreas naturales protegidas cercanas. La formalización de la vía permitirá un mejor control sobre el tránsito en la zona, reduciendo el impacto de rutas informales que actualmente afectan áreas sensibles.

La dimensión de infraestructura del proyecto es igualmente relevante, porque con la creación de esta vía no solo implica la apertura de nuevos tramos, sino también el mejoramiento de las rutas existentes. Los estudios técnicos indican la necesidad de implementar infraestructura complementaria como puentes, sistemas de drenaje y señalización adecuada para garantizar la seguridad y durabilidad de la vía.

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

La presente iniciativa legislativa se integra armónicamente al ordenamiento jurídico nacional, fortaleciendo el marco normativo existente en materia de infraestructura vial y desarrollo territorial. Su implementación no requiere la modificación o derogación de normas vigentes, sino que complementa y refuerza las disposiciones existentes.

En primer lugar, la propuesta se alinea con la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, que establece los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre. La declaración de interés nacional de esta vía contribuirá al cumplimiento de los objetivos de esta ley marco, particularmente en lo referente a la promoción de la inversión privada en infraestructura vial.

Asimismo, la iniciativa se enmarca en la Ley N° 27783, Ley de Bases de la Descentralización, fortaleciendo la capacidad de gestión y desarrollo de los gobiernos regionales involucrados. El proyecto promueve la coordinación entre diferentes niveles de gobierno, aspecto fundamental para la implementación exitosa de proyectos de infraestructura de esta envergadura.

III. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

De aprobarse esta iniciativa, generará los siguientes costos y beneficios:

3.1. Costos

Costo	Sustento
Estudios técnicos	La implementación del proyecto requerirá estudios, tales como: ingeniería, impacto ambiental, que deberán ser financiados por las entidades competentes.
Infraestructura vial	La construcción y mejoramiento de los tramos viales demandará una inversión en obras civiles, sistemas de drenaje y señalización.
Gestión y supervisión	Se requerirán recursos para la gestión del proyecto y la supervisión de las obras durante su ejecución.
Mantenimiento vial	La operación y mantenimiento de la vía requerirá un presupuesto anual para garantizar su sostenibilidad.

3.2. Beneficios

Beneficios	Sustento
Integración territorial	Mejora en la conectividad entre las regiones de Pasco y Ucayali, facilitando el acceso a servicios básicos y mercados internacionales.
Desarrollo económico	Reducción de costos de transporte, mejora en la competitividad regional y generación de nuevas oportunidades de negocio.
Impacto social	Beneficio directo a comunidades nativas, campesinas y poblaciones alejadas, mejorando su calidad de vida y acceso a servicios.
Potencial comercial	Fortalecimiento del comercio interregional y perspectivas de integración con el comercio internacional.
Valor estratégico	Contribución a la red vial nacional y potencial integración con rutas transoceánicas.

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

La presente propuesta legislativa se encuentra en consonancia con varias de las Políticas de Estado expresadas en el Acuerdo Nacional, así como con los objetivos generales de la agenda legislativa del Congreso de la República.

- 4.1. En primer lugar, esta iniciativa se alinea directamente con la Octava Política de Estado del Acuerdo Nacional referido a la *"Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú."*, la cual establece:

"...Con ese objetivo, el Estado: (a) apoyará el fortalecimiento administrativo y financiero de los gobiernos regionales y locales (b) institucionalizará la participación ciudadana en las decisiones políticas, económicas y administrativas; (c) promoverá la eficiencia y transparencia en la regulación y provisión de servicios públicos, así como en el desarrollo de infraestructura en todos los ámbitos territoriales; (d) establecerá una clara delimitación de funciones, competencias y mecanismos de coordinación entre los tres niveles de gobierno; (e) desarrollará plataformas regionales de competitividad orientadas al crecimiento de las economías locales y regionales; (f) desarrollará una estructura de captación de recursos fiscales, presupuestales y del gasto público que incluyan mecanismos de compensación para asegurar la equitativa distribución territorial y social, en un marco de estabilidad macroeconómica y de equilibrio fiscal y monetario; (g) incorporará los mecanismos necesarios para mejorar la capacidad de gestión, la competencia y la eficiencia de los entes públicos y privados, así como la competitividad de las empresas y las cadenas productivas en los niveles nacional, regional y local; (h) favorecerá la conformación de espacios macro regionales desde una perspectiva de integración geoeconómica; (i) favorecerá el asociacionismo intermunicipal e interregional para el tratamiento de temas específicos; (j) fomentará el acceso al capital en los niveles regional y local, particularmente para la micro, pequeña y mediana empresa; y (k) fomentará mecanismos de compensación presupuestal para casos de desastre natural y de otra índole, de acuerdo al grado de pobreza de cada región."

- 4.2. Asimismo, la propuesta se relaciona estrechamente con la Décima Política de Estado: *"Reducción de la pobreza"*, el cual establece:

"...Con este objetivo, partiendo de un enfoque de desarrollo humano sustentable, con equidad entre hombres y mujeres, sin discriminación, y en forma descentralizada, el Estado: (a) Promoverá la producción, el desarrollo empresarial local y el empleo; (b) fortalecerá las capacidades locales de gestión que promuevan el acceso a la información, la capacitación, la

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

- 4.3. Esta propuesta también se vincula con la Vigésima Primera Política de Estado: "Desarrollo en infraestructura y vivienda", la cual establece:

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

la titulación de las viviendas para incorporar a los sectores de bajos recursos al sistema formal; y (k) buscará mejorar la calidad de las viviendas autoconstruidas."