



PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA EL FINANCIAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA RUTA REGIONAL N° PU-104

El Grupo Parlamentario PODEMOS PERÚ, a iniciativa del congresista GUIDO BELLIDO UGARTE, en ejercicio de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y conforme lo establecen los artículos 22 literal c), 67, 75 y 76 numeral 2 del Reglamento del Congreso de la República, proponen el siguiente proyecto de ley.

FÓRMULA LEGAL

El Congreso de la República  
Ha dado la siguiente ley:

LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA EL FINANCIAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA RUTA REGIONAL N° PU-104

Artículo 1. Declaración de interés nacional y necesidad pública

Se declara de interés nacional y necesidad pública, el financiamiento y construcción de la Carretera Ruta Regional N° PU-104, que comprende la Emp. PE-34 B (Rosario) - Potoni - Carlos Gutiérrez Alzamora - Crucero - Dv. Limbani - Pachani y la Emp. PE-34 H (Quiscupunco), ubicado en el departamento de Puno, con la finalidad de mejorar la conexión entre el distrito de Crucero y ciudades aledañas y fomentar su desarrollo.

Lima, 05 de junio de 2025

*[Handwritten signatures and stamps]*

GUIDO BELLIDO UGARTE  
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

Isabel Costez A.

Francisco J. Paredes L.



## CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **09** de **junio** de **2025**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 11477/2024-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

### 1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.



GIOVANNI FORNO FLOREZ  
Oficial Mayor  
CONGRESO DE LA REPÚBLICA



## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

### **I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA**

#### **1.1. ANTECEDENTES**

La red vial de carreteras en el país, sean nacionales, departamentales y vecinales, juegan un rol trascendental e importante para el desarrollo social, económico y la mejora progresiva del país.

Actualmente, en Puno existe un déficit de infraestructura, sobre todo en redes viales que, pueden llevar a una reducción del comercio, y, por lo tanto, a un ahogamiento de la economía productiva. Por el Contrario, una red de infraestructura eficiente, conectada y coherente, incrementa la competitividad local debido a que conlleva una reducción de los costos generalizados, facilitando intercambios comerciales y mejorando la economía nacional.

De acuerdo a la Ley N° 27867, Ley Orgánica de Gobierno Regionales, se establece que *"los gobiernos regionales tienen por finalidad esencial fomentar el desarrollo integral sostenible, promoviendo la inversión pública y privada y el empleo y garantizar el ejercicio pleno de los derechos y la igualdad de oportunidades de sus habitantes, de acuerdo con los planes y programas nacionales, regionales y locales de desarrollo"*.

En atención a ello, y a los artículos 58°, 59° y 88° de la Constitución Política del Perú que reconocen el papel del Estado en la promoción del desarrollo económico, la inversión en infraestructura y la protección de la economía nacional, la presente iniciativa legislativa pretende impulsar la gestión y construcción de redes viales en la región de Puno.

En cuanto a proyectos de ley presentados en similar materia, se refiere que no se han identificado.

#### **1.2. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA**

El departamento de Puno, de acuerdo al último censo del INEI está constituido políticamente por 13 provincias, siendo las más pobladas San Román con 307 417 habitantes, Puno con 219 494 y Azángaro con 110 392, que en conjunto concentran al 54,3% del total departamental. Las demás provincias tales como Chucuito tienen un aproximado de 89 002 habitantes, Carabaya con 73 322 habitantes, Melgar con 67 138 habitantes, El Collao con 63 878 habitantes, Huancané con 57 651 habitantes, Sandía con 50 742 habitantes, Lampa con 40 856 habitantes, Yunguyo con 36 939 habitantes, San Antonio de Putina con 36 113 habitantes y Moho con 19 753 habitantes.

**Cuadro N° 1**  
**Puno: Superficie y población 2017**

| Provincia             | Superficie<br>(Km <sup>2</sup> ) | Población 1/     |
|-----------------------|----------------------------------|------------------|
| Puno                  | 6 493                            | 219 494          |
| Azángaro              | 4 970                            | 110 392          |
| Carabaya              | 12 266                           | 73 322           |
| Chuchito              | 3 978                            | 89 002           |
| El Collao             | 5 601                            | 63 878           |
| Huancané              | 2 806                            | 57 651           |
| Lampa                 | 5 792                            | 40 856           |
| Melgar                | 6 447                            | 67 138           |
| Moho                  | 1 000                            | 19 753           |
| San Antonio de Putina | 3 207                            | 36 113           |
| San Román             | 2 278                            | 307 417          |
| Sandia                | 11 862                           | 50 742           |
| Yunguyo               | 288                              | 36 939           |
| Superficie insular    | 15                               |                  |
| Lago Titicaca 2/      | 4 996                            |                  |
| <b>TOTAL</b>          | <b>71 999</b>                    | <b>1 172 697</b> |

1/ Censo 2017.

2/ Parte peruana.

Fuente: INEI.

Elaboración: BCRP – Sucursal Puno, Dpto. de Estudios Económicos.

De acuerdo al informe *Diagnóstico de brechas de infraestructura de accesos a servicios PMI 2025-2027* realizado por el Gobierno Regional de Puno, se tiene que "en la Red Vial Departamental sólo un poco más del 20% de su extensión total está en buen estado. Los gobiernos regionales no cuentan con recursos suficientes para su mantenimiento, lo que se refleja en que la mayor parte de esta se encuentre en estado de conservación regular y mala, la Red Vial Departamental, comprende las rutas de importancia regional que articulan las capitales de departamento con las principales ciudades al interior de la región. En tanto que, la Red Vial Vecinal está conformada por las vías que enlazan a las capitales distritales y centros poblados importantes con la capital de la provincia".

Del mismo documento se tiene que "la longitud de la red vial existente es de 175,053.30 Km; de los cuales 28,856.1 Km (16.5%) corresponde a carreteras nacionales que están bajo la competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; de éstas, las carreteras pavimentadas ascienden a 21,434.0 m, equivalente al 79.1% de la RVN existente a diciembre del 2018. Por su parte, 27,505.6 Km. (15.7%) de la red vial existente corresponde a carreteras departamentales, que se encuentran a cargo de los Gobiernos Regionales y 113,857.9 Km. (65.0%) corresponde a caminos vecinales, que están bajo responsabilidad de los Gobiernos Locales". Finalmente, refiere que "la red vial departamental de Puno está conformada por 1803.90 Km. de carretera, cuya función principal es la de articular las capitales de provincias. De este total 393.20 Km corresponden a carreteras asfaltadas, 1303.80 Km a carreteras afirmadas, 33.60 Km a carreteras sin afirmar, 73.30 a trochas carrozables, siendo las carreteras de orden departamental en número de 54".

Este documento diagnostica con claridad una profunda brecha de conectividad vial en Puno, atribuible tanto a la escasez de inversión sostenida como a las limitaciones estructurales del modelo de descentralización vigente. Esta situación no solo limita el desarrollo económico y la integración regional, sino que reproduce las condiciones de pobreza y exclusión en las zonas rurales.

Al respecto, en el país, la regulación de las redes viales a cargo de los gobiernos regionales y locales se encuentra normada principalmente por la Ley N° 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales y la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades. Estas normas establecen claramente la competencia de cada nivel de gobierno sobre la planificación, ejecución y mantenimiento de la infraestructura vial dentro de su jurisdicción.

Para el caso de los gobiernos regionales, les reconoce la función de formular, aprobar, ejecutar y evaluar el Plan Regional de Desarrollo de Infraestructura Vial, además de administrar y mantener las carreteras departamentales o regionales, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). Esta disposición se encuentra en armonía con lo previsto en el artículo 191 de la Constitución Política del Perú, que consagra la autonomía política, económica y administrativa de los gobiernos regionales en los asuntos de su competencia.

Por su parte, los gobiernos locales, representados por las municipalidades provinciales y distritales, tienen a su cargo la administración de las vías locales, estableciendo que corresponde a las municipalidades distritales y provinciales el planeamiento, construcción, mantenimiento y señalización de la red vial local, lo que incluye caminos vecinales, calles y avenidas de su circunscripción. Además, que se les reconoce competencia para regular el tránsito y transporte público urbano, lo que refuerza su rol en la gestión del sistema vial local. Por tanto, esta competencia debe ejercerse de manera coordinada con los planes urbanos y rurales de desarrollo, priorizando la accesibilidad y la conectividad entre centros poblados.

Para el presente caso, el planteamiento del problema se centra en la precaria condición de conectividad terrestre que enfrentan las provincias y distritos involucrados en este corredor vial. La Carretera PU-104 atraviesa zonas rurales y altoandinas que han sido históricamente marginadas de las políticas de infraestructura a gran escala. El tramo comprende rutas de vital importancia para el tránsito de personas, bienes y servicios entre localidades como Rosario, Potoni, Crucero, Pachani y Quiscupunco, articulando además territorios de las provincias de Sandia, Carabaya, San Antonio de Putina y Azángaro. La falta de pavimentación, el deterioro progresivo de la vía y la insuficiencia de obras de drenaje y señalización han generado una situación crítica para el tránsito, afectando de forma directa la seguridad de los usuarios, el acceso a servicios básicos y la economía local. Durante las temporadas de lluvia, amplios tramos se

| DEPARTAMENTO<br>Provincia                               | EXISTENTE POR TIPO DE SUPERFICIE DE RODADURA |               |                 |               |                 | PROYEC<br>TADA | TOTAL           | % QUE<br>REPRESENTA |
|---------------------------------------------------------|----------------------------------------------|---------------|-----------------|---------------|-----------------|----------------|-----------------|---------------------|
|                                                         | PAVIMENTADA                                  |               | NO PAVIMENTADA  |               | Total           |                |                 |                     |
|                                                         | Km                                           | %             | Km              | %             |                 |                |                 |                     |
| <b>TOTAL</b>                                            | <b>3,707.5</b>                               | <b>13.47%</b> | <b>23,807.8</b> | <b>86.53%</b> | <b>27,515.3</b> | <b>4,693.4</b> | <b>32,208.7</b> |                     |
| PUNO                                                    | 416.4                                        | 17.59%        | 1,951.6         | 82.41%        | 2,368.0         | 213.2          | 2,581.2         | 8.61%               |
| AZÁNGARO                                                | 65.7                                         | 20.32%        | 257.7           | 79.68%        | 323.4           |                | 323.4           | 13.66%              |
| CARABAYA                                                | 31.5                                         | 11.22%        | 249.2           | 88.78%        | 280.7           | 101.5          | 382.2           | 11.85%              |
| CHUCUITO                                                | 21.2                                         | 8.17%         | 238.7           | 91.83%        | 259.9           |                | 259.9           | 10.98%              |
| LAMPA                                                   | 6.5                                          | 3.27%         | 251.2           | 96.73%        | 259.7           |                | 259.7           | 10.97%              |
| HUANCANE                                                | 0.4                                          | 0.19%         | 221.1           | 99.81%        | 221.6           |                | 221.6           | 9.36%               |
| PUNO                                                    | 114.3                                        | 62.55%        | 68.5            | 37.45%        | 182.8           | 4.1            | 186.9           | 7.72%               |
| SAN ANTONIO DE PUTINA                                   | 2.2                                          | 1.26%         | 175.1           | 98.74%        | 177.4           |                | 177.4           | 7.49%               |
| MELGAR                                                  | 39.6                                         | 23.17%        | 131.2           | 76.83%        | 170.7           |                | 170.7           | 7.21%               |
| SANDIA                                                  | 1.2                                          | 0.65%         | 145.1           | 99.35%        | 146.4           | 95.9           | 242.3           | 6.18%               |
| MOHO                                                    | 3.8                                          | 3.21%         | 113.5           | 96.79%        | 117.2           |                | 117.2           | 4.55%               |
| EL COLLAO                                               | 15.0                                         | 15.57%        | 81.1            | 84.43%        | 96.0            | 3.4            | 99.5            | 4.06%               |
| SAN ROMÁN                                               | 57.1                                         | 75.41%        | 18.6            | 24.59%        | 75.8            | 8.3            | 84.1            | 3.29%               |
| YUNGUYO                                                 | 55.9                                         | 99.04%        | 0.5             | 0.96%         | 56.4            |                | 56.4            | 2.38%               |
| Fuente: Grupo Técnico de Trabajo (OGCF, PVN, PVD, OGPP) |                                              |               |                 |               |                 |                |                 | 100.00%             |
| Elaboración MTC - OGPP Oficina de Estadística           |                                              |               |                 |               |                 |                |                 |                     |

Teniendo ese contexto, el presente proyecto tiene como base el reconocimiento del rol estratégico que cumple la infraestructura vial en el desarrollo integral del país, particularmente en regiones de alta vulnerabilidad geográfica, social y económica como Puno.

### **1.3. SITUACIÓN ACTUAL**

En un contexto geográfico marcado por la presencia de zonas altoandinas, áreas rurales dispersas y comunidades con limitada conectividad, la existencia y mejora de las vías de transporte permite integrar a los pueblos y promueve el acceso a los centros de servicios como salud, educación, entre otros, además que agiliza el comercio y toma de decisiones. Gracias a estas rutas, los productos agrícolas, pecuarios y artesanales pueden llegar a los mercados locales, regionales y nacionales, dinamizando la economía y generando mayores ingresos para las familias campesinas. Asimismo, la mejora de las carreteras reduce significativamente los costos logísticos y de transporte, lo que favorece la competitividad y permite que el turismo, sector clave en la región, se expanda hacia más destinos dentro del territorio puneño.

Además del aspecto económico, las vías de comunicación permiten mejorar el acceso a servicios básicos como salud y educación. Una carretera en buen estado puede significar la diferencia entre la vida y la muerte en casos de emergencia médica, al facilitar el traslado oportuno hacia centros de salud u hospitales.

También posibilita que estudiantes y docentes puedan llegar con mayor facilidad a sus instituciones educativas, lo cual es esencial en un contexto donde muchas escuelas se encuentran en zonas alejadas. La llegada de programas sociales, asistencia técnica y ayuda humanitaria también se ve favorecida por la existencia de vías transitables durante todo el año, lo que contribuye a reducir las brechas sociales y a fortalecer la presencia del Estado en zonas históricamente excluidas.

Otro punto importante a mencionar es que las carreteras son elementos clave para articular a las provincias puneñas entre sí y con el resto del país.

Comunidades aisladas en provincias como Carabaya, Sandia, Azángaro, Huancané y San Antonio de Putina dependen de estas rutas para integrarse social y económicamente. De esta manera, las carreteras no solo cumplen una función técnica, sino también social y cultural, pues fomentan el contacto entre comunidades, la preservación de costumbres, la participación en ferias locales y el fortalecimiento de la identidad regional. A nivel de sostenibilidad, la planificación de las vías permite un mejor ordenamiento del territorio, previene conflictos sociales asociados a la exclusión y mejora la capacidad de respuesta ante desastres naturales como lluvias intensas, heladas o deslizamientos.

Finalmente, las carreteras permiten implementar proyectos estratégicos de alcance regional y nacional. Corredores como el propuesto en la Ruta PU-104, que atraviesa zonas como Rosario, Potoni, Crucero y Quiscupunco, son vitales para la articulación económica entre la sierra y la selva. En ese sentido, las vías no son solo estructuras físicas, sino verdaderos motores de desarrollo y cohesión territorial. Invertir en la mejora, pavimentación y mantenimiento de las carreteras en Puno representa una apuesta por un desarrollo inclusivo, equitativo y sostenible para una de las regiones más diversas y a la vez más vulnerables del Perú.

En el presente caso, la Carretera Ruta Regional N° PU-104 es una vía clave en el departamento de Puno porque conecta diversas localidades rurales y facilita la integración regional. Esta inicia en el empalme con la carretera PE-34B en Rosario y se extiende hasta el empalme con la PE-34H en Quiscupunco. A lo largo de su recorrido, tiene conexión directa con las regiones de Carabaya, Sandía y Azángaro. Asimismo, debe señalarse que esta carretera formaría parte de un corredor vial más amplio que incluye tramos hacia Ananea, Cojata y Vilque Chico, beneficiando a más de 436,000 habitantes de las provincias de Azángaro, Carabaya, Sandía, San Antonio de Putina y Huancané.

De esta manera, se concluye que es necesario que el Estado peruano asuma una política activa y diferenciada para el fortalecimiento de la infraestructura vial departamental y vecinal, en articulación con los gobiernos regionales y locales, priorizando aquellas rutas estratégicas como la Ruta PU-104 que permiten articular capitales de provincia, centros poblados y áreas productivas en beneficio directo de la población.

#### **1.4. PROPUESTA DE SOLUCIÓN**

La presente iniciativa legislativa propone declarar de interés nacional y necesidad pública el financiamiento, planificación, diseño y construcción de la Carretera Ruta Regional N° PU-104, que comprende la Emp. PE-34 B (Rosario) - Potoni - Carlos Gutiérrez Alzamora - Crucero - Dv. Limbani - Pachani y la Emp. PE-34 H (Quiscupunco), ubicado en el departamento de Puno, para garantizar la conectividad vial permanente, mejorar la calidad de vida de la población e impulsar el desarrollo económico y social de la región.

Esta busca la priorización de los estudios técnicos, el aseguramiento de recursos públicos y la articulación intergubernamental requerida para la ejecución completa de esta obra. Con ello se permitirá que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Gobierno regional de Puno, la Municipalidad provincial y distrital de Puno cuenten con un instrumento político y jurídico que respalde su inclusión en los planes multianuales de inversión pública, programas de mantenimiento vial y proyectos de infraestructura financiados por el Estado



peruano, así como con el apoyo de la cooperación internacional o convenios de obras por impuestos.

### 1.5. MARCO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República
- Ley N° 27783, Ley de Descentralización
- Ley N° 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales
- Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades
- Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo
- Ley N° 28411, Ley General del Sistema Nacional de Presupuesto
- Ley N° 32069, Ley General de Contrataciones Públicas y su Reglamento

## II. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La propuesta legislativa no afecta las disposiciones contenidas en la Constitución Política del Perú y en las normas vigentes, tampoco hace modificaciones o derogaciones a la normativa nacional.

La declaratoria de interés público no implica, por sí sola, una ejecución inmediata, pero constituye el paso inicial y fundamental para la viabilidad técnica y financiera del proyecto. Su promulgación permitirá que el MTC, el Gobierno Regional de Puno, la Municipalidad Provincial de Puno y las municipalidades distritales involucradas, al igual que las demás entidades competentes coordinen la formulación de los estudios de preinversión, del expediente técnico y la búsqueda de mecanismos de financiamiento adecuados. Además, fortalecerá la participación de la ciudadanía y las autoridades locales en la vigilancia de la ejecución de los trabajos, promoviendo la transparencia y eficiencia en el uso de los recursos públicos.

## III. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La implementación de la presente ley no representará un gasto adicional para el erario nacional, ya que corresponde a un Proyecto de Ley declarativo. Por otro lado, los beneficios de la presente son los siguientes:

| ACTORES<br>INVOLUCRADOS | ANÁLISIS  |       |
|-------------------------|-----------|-------|
|                         | BENEFICIO | COSTO |

|                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |         |
|----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| ESTADO PERUANO | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Optimizará el funcionamiento de las cadenas de valor y fortaleciendo los mercados regionales</li> <li>• Dinamizará la economía local</li> <li>• Promoverá la formalización del transporte.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Ninguno |
| REGION DE PUNO | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fomentará la integración territorial clave entre las zonas andinas y de ceja de selva, facilitando la articulación entre provincias que comparten características culturales, sociales y productivas comunes, pero que históricamente han estado fragmentadas por la falta de infraestructura adecuada.</li> <li>• Permitirá un tránsito seguro y continuo, reduciendo los tiempos de viaje, incrementando la cobertura de servicios estatales, impulsando el turismo y promoviendo una mayor interacción entre comunidades</li> <li>• Mejorará la calidad de vida de la población.</li> <li>• Tendrán acceso más rápido a centros de salud, instituciones educativas, mercados, ferias regionales y programas sociales.</li> </ul> | Ninguno |
| POBLACIÓN      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Generará empleo directo e indirecto en la etapa de construcción y mantenimiento.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Ninguno |

#### IV. RELACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa tiene relación directa con las políticas de Estado en función a la Agenda Legislativa para el periodo anual de sesiones 2024-2025, contenida en Resolución Legislativa del Congreso N° 006-2024-2025-CR, según se detalla:

##### OBJETIVO: I. DEMOCRACIA Y ESTADO DE DERECHO

Política de Estado: 8. DESCENTRALIZACIÓN POLÍTICA, ECONÓMICA Y ADMINISTRATIVA PARA PROPICIAR EL DESARROLLO INTEGRAL, ARMÓNICO Y SOSTENIDO DEL PERÚ, respecto al siguiente tema:

- 28. FINANCIAMIENTO, FISCALIZACIÓN Y CONTROL DE LOS GOBIERNOS REGIONALES Y LOCALES.



**OBJETIVO: II. EQUIDAD Y JUSTICIA SOCIAL**

Política de Estado: 10. REDUCCIÓN DE LA POBREZA, respecto al siguiente tema:

- 30. LUCHA CONTRA LA POBREZA

Política de Estado: 14. ACCESO AL EMPLEO PLENO, DIGNO Y PRODUCTIVO, respecto al siguiente tema:

- 64. INCORPORACIÓN AL MERCADO LABORAL