

Proyecto de Ley N° 407/2021-CR



ALFREDO PARIONA SINCHE
Congresista de la República

"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE LA DOBLE VÍA Y EL ASFALTADO DE LA CARRETERA PAMPANO-TICRAPO-MOLLEPAMPA-TICRAPO-CASTROVIRREYNA QUE UNE LOS DEPARTAMENTOS DE HUANCANELICA CON ICA

El grupo parlamentario PERU LIBRE, a iniciativa de la congresista de la República ALFREDO PARIONA SINCHE, 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 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, proponen el siguiente

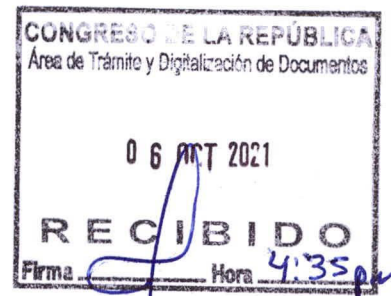
PROYECTO DE LEY:

FÓRMULA LEGAL

LEY N°

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
POR CUANTO:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;
Ha dado la siguiente ley:



LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE LA DOBLE VÍA Y EL ASFALTADO DE LA CARRETERA PAMPANO-TICRAPO-MOLLEPAMPA-TICRAPO-CASTROVIRREYNA QUE UNE LOS DEPARTAMENTOS DE HUANCANELICA CON ICA

Artículo 1°.- Objeto de la ley

La presente ley tiene por objeto la declaración interés y necesidad pública la ejecución de las obras de doble vía y el asfaltado de la carretera PAMPANO-TICRAPO-MOLLEPAMPA-TICRAPO-CASTROVIRREYNA.

Artículo 2°.- Declaración de necesidad pública y preferente interés nacional

Declárese de necesidad pública y de preferente interés nacional la ejecución de obras públicas para la doble vía y el asfaltado de la carretera PAMPANO-TICRAPO-MOLLEPAMPA-TICRAPO-CASTROVIRREYNA de las regiones de Huancavelica e Ica.

Lima, 30 de septiembre de 2021.

FRANCIS JHADINNA PAREDES CASTRO
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

HAMLET ECHEVERRÍA RODRÍGUEZ
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA



ALFREDO PARIONA SINCHE
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA



MARGOT PALACIOS HUAMÁN
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

WALDEMAR ROSA CERRÓN ROSAS
Directivo Portavoz Técnico
Grupo Parlamentario Perú Libre
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

SILVANA EMPERATRIZ ROBLES ARAUJO
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **18** de **octubre** del **2021**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 407** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. **TRANSPORTES Y COMUNICACIONES**

HUGO ROVIRA ZAGAL
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA

El presente proyecto de Ley, busca recoger el trabajo recogido en el Dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso Complementario sobre el PL 7935/2020-CR, que emitiera sobre el mismo proyecto y que lamentablemente no se pudo aprobar en el pleno, por ello procedemos a utilizar los extractos correspondientes del dictamen que sustenta la necesidad de aprobar el presente proyecto de Ley. En ese sentido transcribimos las partes pertinentes de dicho documento:

La provisión de carreteras, puentes y caminos favorece la integración de los mercados, disminuye los costos de transporte y reduce los tiempos de desplazamiento que, a su vez, dinamizan el comercio en la zona de influencia. Sumado a esto, las vías terrestres facilitan el acceso a los demás bienes y servicios públicos, como la educación y la salud, muchos de los cuales son limitados para gran parte de la población rural. Así, es incuestionable la importancia de la infraestructura como pilar de la competitividad y determinante para el desarrollo económico de un país.

De acuerdo con el Reporte de Competitividad Global 2019 del Foro Económico Mundial, el Perú ocupó el puesto 88 de las 141 economías evaluadas en el pilar Infraestructura. Además, en el subpilar Infraestructura de transporte, nos ubicamos en el puesto 97 gracias a las mejoras en los indicadores de eficiencia en servicios portuarios (92) y conectividad de envíos (39). No obstante, nuestra posición en los indicadores de conectividad de vías (102) y calidad de infraestructura en carreteras (110) reflejan la alarmante situación del país en términos de infraestructura vial.

En nuestro país, el sistema vial está estructurado en tres niveles: la Red Vial Nacional (27,109 km), competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC); la Red Vial Departamental (27,505 km), responsabilidad de los Gobiernos regionales, y la Red Vial Vecinal (113,857 km), competencia de los Gobiernos municipales. En cuanto a la primera, los avances en calidad de carreteras pavimentadas han sido notorios. Según cifras del MTC, el porcentaje de red vial nacional pavimentada pasó del 59.9%



en 2012 al 79.1% en 2018. Sin embargo, la tendencia no es la misma en cuanto a la red departamental que, con un total de 3,623 km, alcanzó un 13.2% de vías pavimentadas en 2018.

¹Los departamentos que lideran este último indicador son Áncash (39.6%), Arequipa (32.8%), Lambayeque (31.2%), Loreto (30.3%) y Piura (28.4%). Por otro lado, los departamentos que registraron menores porcentajes fueron Ucayali (0.4%), Madre de Dios (0.7%), Apurímac (0.7%), Huancavelica (1.1%) y Huánuco (2.2%). Estos resultados no son muy alentadores si se considera la importancia de la conectividad vial departamental para la integración de los mercados, más aún para las zonas con difícil acceso geográfico.



Al analizar la ejecución de la inversión pública en materia de infraestructura en 2019, según cifras del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), el Gobierno nacional gastó el 94.5% de su presupuesto institucional modificado (PIM) en vías nacionales, mientras que los Gobiernos regionales solo alcanzaron el 48.1% en vías departamentales, ¡ni siquiera superaron la mitad del monto destinado! Los departamentos con mayor porcentaje de ejecución fueron Ucayali (100%), Lambayeque (99.6%), San Martín (93.8%) y Apurímac (91.7%); mientras que Piura (1.3%), Madre de Dios (3.6%), La Libertad (7.4%) y Amazonas (7.7%) presentaron las menores cifras. Cabe mencionar que Piura, con un total de S/ 288 millones, fue el departamento al que se destinó mayor presupuesto.

Ahora bien, un factor importante al hablar de la inversión en estructuras viales es su adecuado funcionamiento y conservación. En 2019, la ejecución del gasto en mantenimiento de vías nacionales ascendió a S/ 1,987 millones, lo que representó el 95.7% del presupuesto destinado y un 26.9% más respecto del año anterior. En cuanto a vías departamentales, el gasto a nivel regional

¹ <https://www.comexperu.org.pe/articulo/infraestructura-vial-gobiernos-subnacionales-estancados>

fue de S/ 138 millones, un 72.4% del PIM y un 44.3% menos que en 2018. Estas cifras evidencian descuido en términos de mantenimiento de la infraestructura vial departamental por parte de los Gobiernos subnacionales, en tanto es tarea de estos, más allá del factor político que subyace a la construcción de redes de transporte, garantizar la eficiencia e integridad del gasto.

La meta al bicentenario es llegar al 70% de la red vial departamental pavimentada, pero queda claro que los avances en el cierre de brechas todavía son lentos. Una vez más, exhortamos a las autoridades a agilizar los proyectos de infraestructura de transporte para capitalizar el crecimiento económico y hacer que sus beneficios lleguen a todos. Para ello, si bien reconocemos los logros del Gobierno nacional, resaltamos la necesidad de mejorar las capacidades de gasto e inversión de los Gobiernos subnacionales con miras a promover un desarrollo sostenido y equitativo para todos los departamentos. La agenda ya está establecida, caminemos a un paso más acelerado.

En este contexto debemos advertir que, en el aspecto geográfico es uno de los retos más complejos para diseñar vías, en el presente caso nos encontramos frente a la carretera que conecta las provincias de Pisco y Castrovirreyna en los departamentos de Ica y Huancavelica, por lo accidentado de la ruta, los obstáculos geográficos que dificultan su implementación, debiendo tenerse en cuenta el clima que impera en ambas regiones y la ruta que va desde el nivel del mar hasta alcanzar una altura de 3,000 metros sobre el nivel del mar.



Rutas para llegar a Huancavelica

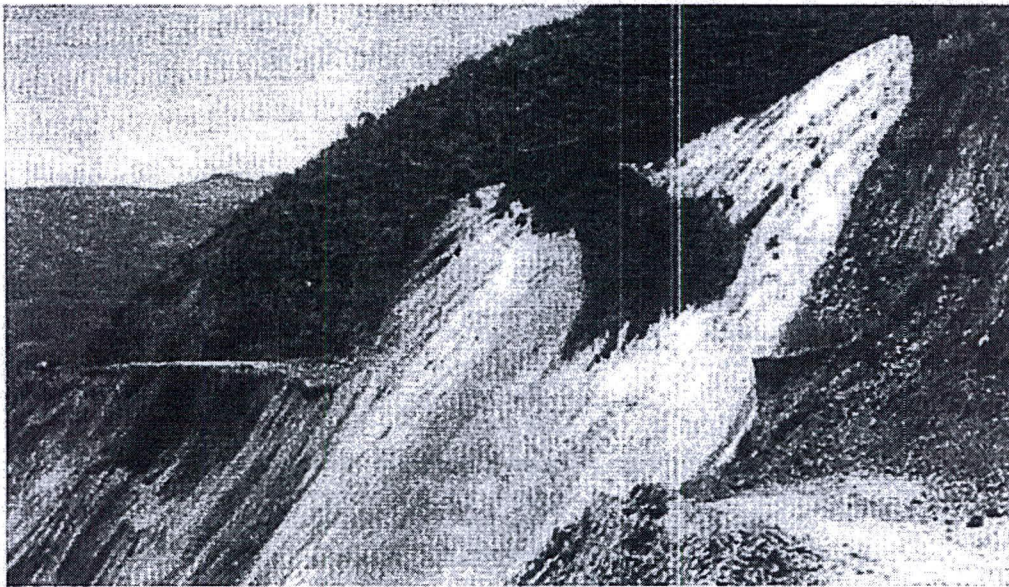


La ruta más directa para llegar al departamento de Huancavelica es a través de la ruta que va de Pisco, departamento de Ica, pasando por los distritos de Huancano, Ticrapo y Mollepampa, provincia de Castrovirreyna; en el tramo que va de Pisco a Huancano la carretera se encuentra asfaltada, pero la ruta de Huancano hasta Castrovirreyna la carretera solamente está

afirmada, y por ende resulta un tramo dificultoso para todas los transportistas interprovinciales que se desplazar por dicha carretera.

La ruta que va de Pisco a Castrovirreyna y Huancavelica constituye un eje vial transversal que une a estas ciudades, un tramo del mismo requiere de ampliación y pavimentación, esto permitirá integrar a más de 100 mil habitantes que se encuentran en extrema pobreza permitiendo su interacción con las poblaciones de mejores recursos económicos.

Castrovirreyna aislada de Pisco



Otra problemática por el que atraviesan los pobladores que viajan de Pisco a Castrovirreyna y de ahí a Huancavelica y viceversa, lo constituyen lo huaicos que se producen en épocas de lluvias, originando el deslizamiento de parte de los cerros y cubren la carretera que se ve recortada, a veces por muchas semanas, ocasionando perjuicio económico a los transportistas que circulan por esa ruta y sus pobladores impedidos de comercializar sus productos.

El departamento de Huancavelica muestra un alarmante déficit de servicios e infraestructura, por eso la meta de implementar las demandas básicas de la población está demasiado postergada, incluso en el servicio de energía eléctrica, a pesar que este departamento es el principal productor de energía del país, la simple comparación entre el nivel de producción y el coeficiente de electrificación local explica la vehemencia de los huancavelicanos por el canon hidroenergético.

En ese sentido, el departamento de Huancavelica, resulta ser una región muy importante para el desarrollo del país, porque cuenta con: i) Recursos Naturales, actividad agropecuaria y cultivo de distintos productos, ii) Recursos Turísticos, belleza de sus lagunas, restos arqueológicos, innumerables paisajes rurales con valles, ríos, bosques de piedras, lugares de pesca y recreación, fuentes de aguas termales, miradores naturales y festividades costumbristas, iii) Recursos Mineros, yacimientos mineros de plata, oro y cobre están siendo explotados en la actualidad en los distritos de Santa Ana, Castrovirreyna y Ticrapo, iv) Recursos Forestales, apta para la reforestación de queñual y eucalipto, y v) Recursos Hídricos, cuencas hidrográficas y lagunas; esas son sus potencialidades, pero con grandes limitaciones por factores estructurales, geográficos y coyunturales.



En lo que concierne a la carretera de Pámpano-Ticrapo-Mollepampa, actualmente se encuentra en mal estado de conservación, situación que dificulta su correcta transitabilidad, precisando que al margen del deficiente estado que presenta la superficie de rodadura, existen zonas críticas que merecen inmediata atención, las que en época de precipitación pluvial originan permanentes interrupciones al tránsito vehicular, en este caso, es recomendable la doble vía, que permitirá el libre desplazamiento de los vehículos automotores, aunado a esto debe implementarse el asfaltado de

toda la carretera; solo así se podrá contar con una carretera en mejores condiciones para los transportistas de carga y de personas,

Respecto a la Vía Departamental, entre Ica y Huancavelica, ha sido atendido esporádicamente por Provías Departamental, al afirmar la carretera e intervenir cuando se producen el deslizamiento de los cerros; en relación a las Vías Vecinales, se aprecia que la mayoría de ellas son atendidas preferentemente en el periodo de invierno, a través de faenas comunales, con el apoyo del Gobierno Regional y los gobiernos locales en sus respectivas jurisdicciones, haciendo notar la labor permanentemente de mantenimiento de la carretera por el mal estado en que se encuentra.

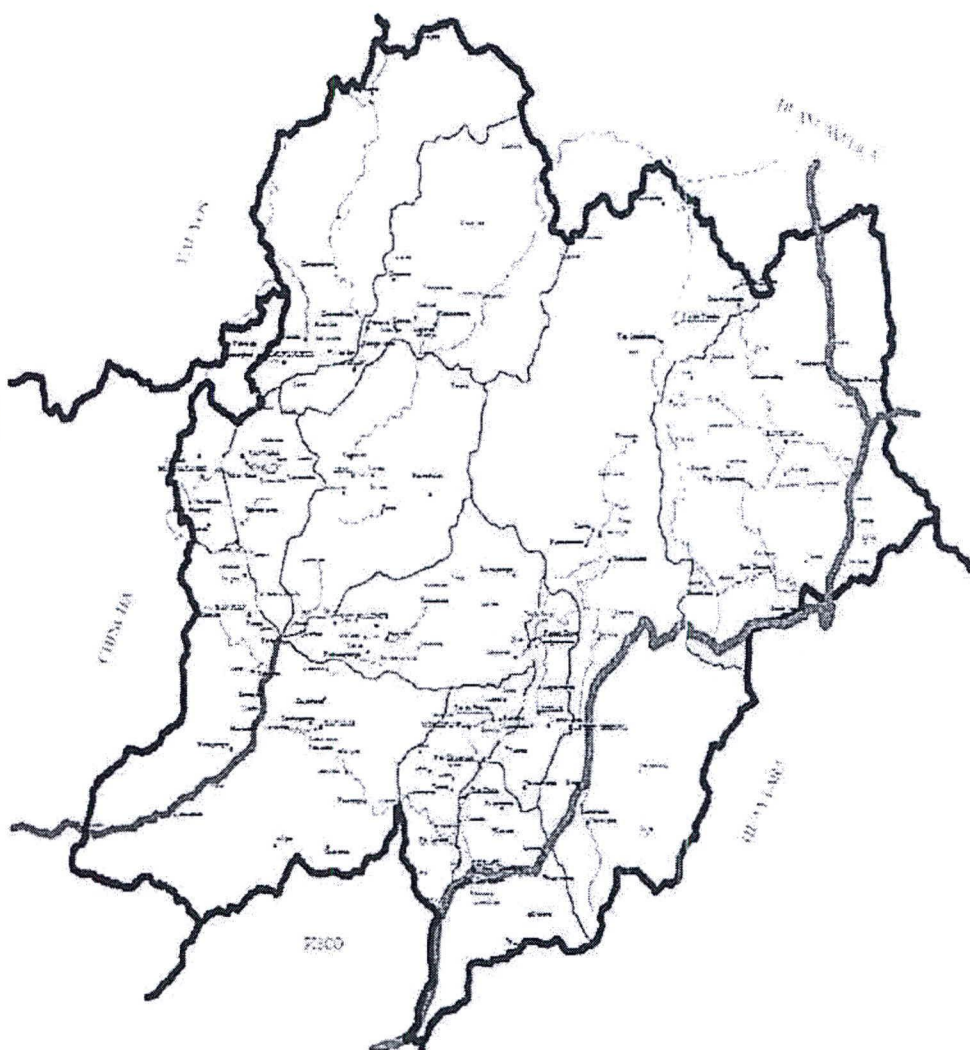


De ahí la imperiosa necesidad de impulsar el desarrollo del departamento de Huancavelica, a través de mejorar la infraestructura vial, que posibilite el transporte interprovincial de carga y de personas, seguro, moderno y de calidad, orientado a generar el desarrollo económico a los poblados que la rodean, porque podrán comercializar sus productos en forma inmediata y directa, sin pasar los contratiempos que ahora padecen.

Actualmente la carretera que va del Centro Poblado Pámpano, distrito de Pisco, a los distritos de Ticrapo y Mollepampa, provincia de Castrovirreyna, está compuesta de una sola vía y se encuentra afirmada o en estado de bicapa, que en muchos tramos su estado se encuentra corroído por la lluvia y lo ligero de su pavimentación, haciendo de difícil acceso, poniendo en peligro la vida y salud de los transportistas que circulan por dicha ruta, pérdida de las mercancías que transportan y el deterioro de los vehículos.

De un tiempo a ésta parte ha existido preocupación por mejorar las condiciones de transitabilidad en la ruta de Pisco a Castrovirreyna, cuando se formuló el Marco de Desarrollo de la provincia de Castrovirreyna, con la

participación de la Municipalidad Provincial de Castrovirreyna, sus distritos, contando con la participación de Fovias Rural, ha desempeñado en los últimos años un rol muy importante con la rehabilitación de 147.080 Km. de la Red Vial Vecinal, empero, no se implementó y/o ejecuto obra alguna dirigida a asfaltar la ruta de Pámpano hasta Castrovirreyna.



Para posibilitar la ejecución de doble vía y el asfaltado de la misma, es relevante el levantamiento topográfico de la carretera en estudio, así como ejecutar el estudio de impacto ambiental con la finalidad de evaluar el medio ambiente antes, durante y después del proyecto, para evitar imponderables que hagan inexecutable la obra o dejarla a medias por falta de previsión, como

ha sucedido en muchas oportunidades, afectando y atrasando aun mas el desarrollo de los pueblos del país.

Es importante mencionar que, Provías Rural impulsa y promueve conjuntamente con las Municipalidades Provincial y Distritales, el levantamiento del Inventario Vial, la elaboración del Plan Vial Provincial Participativo y la creación del Instituto Vial Provincial, correspondiéndole en adelante a la Municipalidad de Castrovirreyna, la atención de los caminos vecinales cuya función excede al ámbito distrital y a las Municipalidades Distritales de la provincia, la conservación de las vías vecinales.



Debemos mencionar que Provías Nacional el año 2018, convocó dos (2) concursos públicos, el primero para implementar el Servicio de Gestión y Conservación vial por niveles de servicio del corredor vial: Emp. Pe-3s (Izcuchaca) - Huancavelica - Plazapata - Castrovirreyna - Ticrapo - Pampano - Santa Ines - Pilpichaca - Rumichaca, con Identificador de Procedimiento: 463666 y por el monto referencial de S/.68'242,745.17 soles, y el segundo para implementar el Servicio de Mantenimiento Rutinario por niveles de servicio de la carretera: Emp. Pe-3s (Izcuchaca) - Huancavelica - Plazapata - Castrovirreyna - Ticrapo - Pampano - Santa Ines - Rumichaca, Tramo Emp. Pe-3s (Izcuchaca) - Huancavelica - Plazapata - Castrovirreyna - Ticrapo - Pampano - Santa Ines - Rumichaca, con Identificador de Procedimiento: 438705 y por el monto referencial de S/.168,000.00 soles.

En suma, el desarrollo de Huancavelica reclama niveles mínimos de relación entre la agricultura y la minería, pero fundamentalmente las vías de comunicación, la articulación económica es esencial para alcanzar un crecimiento sostenido que difunda sus beneficios entre la mayoría de la población.

II. IMPACTO DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

De acuerdo con lo señalado en el artículo 79° de la Constitución Política del Perú, en concordancia con lo establecido en el artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República, las iniciativas legislativas no pueden contener propuesta de creación ni aumento del gasto público, por lo que la iniciativa materia de estudio cumple con lo señalado en las normas legales antes citadas y no contraviene la Constitución Política del Perú ni ninguna norma legal peruana.

III. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La aprobación de la norma propuesta no generará gastos al erario nacional, dado que ya se encuentra presupuestado el proyecto de la obra objeto del presente proyecto de ley, por el contrario, permitirá mejorar la interconectividad y mejorar el transporte de las poblaciones de Huancavelica e Ica.

Las obras implican un mejoramiento de la carretera con 105km. Y se prevé beneficiar a más de 100 000 ciudadanos en forma directa e indirecta en las regiones de Ica y Huancavelica.

Como se ha expuesto, el proyecto de Ley busca despertar interés tanto del sector público y privada en el proyecto de infraestructura vial antes mencionado con los beneficios económicos que su explotación generara tanto para las poblaciones cercanas como aquellas que de forma indirecta también se ven beneficiados de dicha ejecución.

No presenta efectos monetarios, al no tener incidencia en un aumento de la circulación, tampoco tendrá impacto ambiental o presupuestario, pues, no genera una disminución en el ingreso del fisco.

IV. RELACIÓN DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL

La iniciativa legislativa propuesta tiene relación directa con la siguiente Política de Estado y Agenda Legislativa del Acuerdo Nacional:

- Política de Estado N° 8, Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú.
- Política de Estado N° 21, Desarrollo de Infraestructura y vivienda.

