



PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE TROCHA CARROZABLE TRAMO INDEPENDENCIA – TINQUICOCHA - RAURA DEL DISTRITO DE PAUCAR, PROVINCIA DE DANIEL ALCIDES CARRIÓN, REGIÓN PASCO

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 NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE TROCHA CARROZABLE TRAMO INDEPENDENCIA – TINQUICOCHA - RAURA DEL DISTRITO DE PAUCAR, PROVINCIA DE DANIEL ALCIDES CARRIÓN, REGIÓN PASCO

Artículo 1. Objeto de la Ley

Se declara de necesidad pública e interés nacional el mejoramiento y ampliación de la trocha carrozable tramo Independencia – Tinquicocha - Raura del distrito de Paucar, provincia de Daniel Alcides Carrión, región Pasco, con una longitud aproximada de 15.470 kilómetros, a fin de garantizar la conectividad, facilitar el acceso a servicios básicos y promover el desarrollo económico y social de las comunidades beneficiarias.

Artículo 2. Finalidad

La presente Ley tiene como finalidad promover la inversión pública para el diseño, construcción, implementación, operación y mantenimiento de la infraestructura vial señalada en el artículo 1, que permitirá:

- a) Mejorar las condiciones de transitabilidad y acceso vehicular entre las localidades de Independencia, Tinquicocha y Raura, facilitando el traslado de personas y productos.

- b) Potenciar el desarrollo agrícola, ganadero, minero y turístico de las comunidades ubicadas en el área de influencia del proyecto.
- c) Facilitar el acceso a servicios de salud, educación y otros servicios públicos esenciales para la población.
- d) Contribuir a la integración territorial y al desarrollo equilibrado de las zonas rurales alto andinas.
- e) Superar las limitaciones derivadas del conflicto limítrofe existente entre las regiones de Pasco y Huánuco en esta zona específica.

Artículo 3. Autoridades competentes

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de PROVÍAS NACIONAL o PROVÍAS DESCENTRALIZADO, según determine técnicamente el MTC, queda excepcionalmente autorizado para intervenir en este proyecto, independientemente de la categorización actual de la vía, dada la situación especial derivada del conflicto limítrofe existente y la declaratoria de interés nacional contenida en la presente Ley.

El MTC, en coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas, el Gobierno Regional de Pasco, el Gobierno Regional de Huánuco y los Gobiernos Locales correspondientes, priorizarán las acciones necesarias para dar cumplimiento a la presente Ley, superando las limitaciones que pudieran derivarse de controversias territoriales o vacíos en la categorización vial.

Artículo 4. Promoción de la inversión

El Poder Ejecutivo, en el marco de sus competencias, promoverá la participación de la inversión pública y, de ser necesario, la inversión privada mediante mecanismos de Asociación Público-Privada u otras modalidades de inversión, conforme a la normativa vigente, para la construcción, implementación, operación y mantenimiento de la infraestructura vial señalada en el artículo 1.

Artículo 5. Estudios técnicos

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la entidad que determine conforme al artículo 3 de la presente Ley (PROVÍAS NACIONAL o PROVÍAS DESCENTRALIZADO), priorizará la elaboración de los estudios de preinversión, factibilidad e ingeniería de detalle necesarios para la implementación del proyecto vial. Los estudios deberán considerar:

- a) El trazado óptimo de la ruta, pudiendo realizar las modificaciones técnicas necesarias para garantizar su viabilidad técnica, económica y ambiental.

- b) La evaluación del impacto ambiental y social en las zonas de influencia.
- c) El análisis de costo-beneficio y la rentabilidad social del proyecto.
- d) Las especificaciones técnicas y estándares de calidad para su construcción y mantenimiento.
- e) Las medidas necesarias para resolver cualquier controversia territorial que pudiera afectar la ejecución del proyecto.

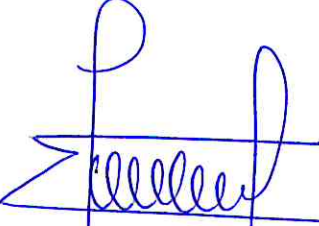
DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. Adecuación normativa

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dictará las disposiciones reglamentarias que sean necesarias para la adecuada aplicación de la presente Ley, en un plazo no mayor de noventa (90) días calendario contados a partir de su entrada en vigencia.

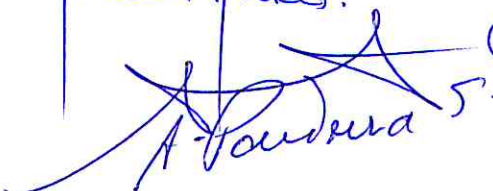
Lima, agosto del año dos mil veinticinco

CONGRESISTAS


ALEX FLORES.


PASIÓN NEOMIAS DÁVILA ATANACIO
Congresista de la República


JAIME
QUITO


A. VIQUEZA


VIQUEZA

**DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD
PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL
MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE
TROCHA CARROZABLE TRAMO
INDEPENDENCIA – TINQUICOCHA -
RAURA DEL DISTRITO DE PAUCAR,
PROVINCIA DE DANIEL ALCIDES
CARRIÓN, REGIÓN PASCO**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

El tramo Independencia – Tinquicocha - Raura, ubicado en el distrito de Paucar, provincia de Daniel Alcides Carrión, región Pasco, representa uno de esos casos donde la geografía accidentada se convierte en una barrera para el desarrollo humano. Esta trocha carrozable de 15.470 kilómetros no es simplemente una vía de transporte; es la línea de vida que conecta a comunidades enteras con la posibilidad de progreso, salud, educación y oportunidades.

Caminar por estos senderos significa encontrarse con familias que deben recorrer horas para llevar a un enfermo al centro de salud más cercano, con niños que faltan a clases porque las lluvias han hecho intransitable el camino, con productores que ven cómo sus cosechas se pierden porque no pueden trasladarlas a los mercados. Es una realidad que duele, pero que también nos desafía a actuar.

Ahora bien, la zona donde se ubica este proyecto vial se encuentra en medio de una controversia territorial entre la provincia de Lauricocha de la región Huánuco y la provincia de Daniel Alcides Carrión de la región Pasco. Este conflicto limítrofe ha generado una situación paradójica donde ninguna de las dos regiones quiere asumir la responsabilidad de construir esta vital infraestructura.

Es como si las comunidades hubieran quedado en una especie de limbo administrativo, donde cada gobierno regional y local se mira las manos y dice "eso no me corresponde a mí". Mientras tanto, las familias que viven en esta zona siguen esperando, siguen sufriendo las consecuencias del abandono, siguen viendo cómo sus sueños de desarrollo se postergan indefinidamente.

Esta situación evidencia una falla estructural en nuestro sistema de gestión territorial. No podemos permitir que las controversias administrativas se conviertan en obstáculos para el desarrollo de las comunidades más vulnerables de nuestro país. Es aquí donde el Congreso de la República debe alzar la voz y tomar una decisión que trascienda las disputas burocráticas.

Un aspecto que distingue esta propuesta legislativa es la autorización excepcional que otorga al Ministerio de Transportes y Comunicaciones para intervenir a través de PROVÍAS NACIONAL o PROVÍAS DESCENTRALIZADO, independientemente de la categorización actual de la vía. Esta disposición resuelve un problema técnico-legal recurrente en proyectos similares.

Tradicionalmente, las entidades del sector transportes argumentan que no pueden intervenir en vías que no están categorizadas oficialmente dentro del Sistema Nacional de Carreteras. PROVÍAS NACIONAL solo actúa en carreteras nacionales, mientras que PROVÍAS DESCENTRALIZADO interviene únicamente en vías departamentales y vecinales ya categorizadas. Esta trocha carrozable, al no tener una categorización oficial, quedaba en un limbo administrativo que perpetuaba su abandono.

La declaratoria de interés nacional que proponemos rompe este círculo vicioso, otorgando al MTC la facultad de determinar técnicamente cuál de sus entidades especializadas debe asumir el proyecto, superando las barreras burocráticas que han impedido su desarrollo. Es una solución pragmática para un problema real que afecta a cientos de proyectos similares en todo el país.

Resulta importante que el Congreso de la República se pronuncie favorablemente sobre esta iniciativa legislativa. La declaratoria de necesidad pública e interés nacional que proponemos no es solo un reconocimiento formal; es un mandato inequívoco que obliga a todas las autoridades competentes a actuar de manera coordinada para materializar este proyecto, independientemente de las controversias territoriales existentes.

Cuando el máximo órgano legislativo del país declara que algo es de interés nacional, está enviando un mensaje claro: este proyecto trasciende las disputas locales y se convierte en una prioridad del Estado peruano en su conjunto. Es una declaración de que no permitiremos que las comunidades rurales sigan siendo víctimas de la inacción derivada de conflictos administrativos o vacíos normativos en la categorización vial.

Este proyecto contempla el mejoramiento y ampliación de 15.470 kilómetros de trocha carrozable, transformándola en una vía que cumpla con estándares técnicos adecuados para el tránsito vehicular permanente. Las especificaciones técnicas incluyen una velocidad directriz de 30 km/h, un ancho de calzada de 4.50 metros, radios mínimos de 25 metros, pendientes máximas de 10%, y la construcción de obras de arte necesarias como alcantarillas, cunetas triangulares y badenes de concreto.

La ruta inicia en el centro poblado de Independencia, conectando con el Camino Vecinal HU-1164, y culmina en el lugar denominado Tinquicocha (Raura), siguiendo una orientación hacia el nor-oeste. A lo largo de su recorrido, la vía atraviesa

topografía ondulada y accidentada, característica de la región alto andina, lo que demanda soluciones técnicas especializadas para garantizar su estabilidad y durabilidad.

La construcción de esta infraestructura vial generará un impacto en múltiples dimensiones. En el ámbito económico, facilitará el traslado de productos agrícolas y ganaderos hacia los mercados, reduciendo costos de transporte y mejorando la competitividad de los productores locales. Los hermanos del campo ya no tendrán que cargar sus productos en acémilas durante horas por senderos peligrosos; podrán utilizar vehículos que lleguen directamente a sus chacras.

En el ámbito social, la nueva vía permitirá el acceso expedito a servicios de salud y educación. Las emergencias médicas ya no serán una sentencia de muerte por la dificultad de traslado. Los niños podrán asistir regularmente a clases, incluso en épocas de lluvia. Los jóvenes tendrán la posibilidad de acceder a educación superior sin tener que migrar definitivamente.

En el ámbito turístico, la zona de Raura, conocida por sus paisajes espectaculares y su riqueza natural, podrá desarrollar su potencial como destino ecoturístico, generando nuevas fuentes de ingreso para las familias locales.

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

La aprobación de esta ley fortalecerá el marco jurídico nacional relacionado con el desarrollo de infraestructura vial en zonas rurales, complementando la legislación existente sin generar contradicciones. Se alinea perfectamente con la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27181 y con las políticas nacionales de integración territorial.

Además, establecerá un precedente importante para resolver proyectos de infraestructura que se encuentren afectados por controversias territoriales, demostrando que el interés nacional puede y debe prevalecer sobre las disputas administrativas locales.

La norma también fortalecerá la aplicación de las políticas de Estado contenidas en el Acuerdo Nacional, proporcionando un instrumento legal específico para la ejecución de proyectos de integración territorial y desarrollo rural.

III. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

3.1. Costos

Costos	Sustento
Inversión en infraestructura	La construcción de aproximadamente 15.470 km de carretera rural requerirá una inversión, que incluye obras preliminares, movimiento de tierras, pavimentos, obras de arte y drenaje, y transporte de materiales.
Costos de estudios	La elaboración de estudios de preinversión, factibilidad e ingeniería de detalle requerirá recursos financieros, previos a la ejecución del proyecto.
Adecuación del marco normativo	La implementación del proyecto requerirá la adecuación de normas y procedimientos administrativos existentes, particularmente para resolver el conflicto de competencias derivado de la controversia territorial, lo que podría implicar un costo institucional mínimo.
Impacto ambiental	La construcción de la infraestructura vial generará impactos ambientales que deberán ser mitigados conforme a la normativa vigente.

3.2. Beneficios

Beneficios	Sustento
Reducción de costos logísticos	El proyecto permitirá reducir los costos de transporte de carga y pasajeros entre las comunidades de Independencia, Tinquicocha y Raura, mejorando la competitividad de los productos locales en mercados regionales.
Impulso a la producción agropecuaria	Las comunidades beneficiadas potenciarán su producción agrícola y ganadera al tener acceso directo a mercados, tecnología y asistencia técnica.
Generación de empleo	El proyecto generará empleos directos durante su construcción y empleos indirectos permanentes en actividades comerciales y de servicios, beneficiando directamente a las familias de la zona.
Acceso a servicios básicos	La infraestructura vial facilitará el acceso a servicios de salud, educación y otros servicios públicos esenciales, reduciendo los costos de traslado y mejorando la calidad de vida de aproximadamente 2,500 habitantes de la zona de influencia.

Integración territorial y desarrollo equilibrado	El proyecto conectará territorios históricamente aislados, promoviendo un desarrollo más equitativo y descentralizado, beneficiando directamente a las comunidades altoandinas que han permanecido marginadas por la falta de conectividad vial.
Desarrollo del potencial turístico	La zona de Raura, conocida por sus paisajes espectaculares y recursos naturales, podrá desarrollar su potencial ecoturístico, generando ingresos para las familias locales.

Tal como se aprecia en los cuadros *ut supra*, los beneficios del proyecto superan ampliamente sus costos.

IV. RELACIÓN CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa se alinea con diversas políticas de Estado establecidas en el Acuerdo Nacional¹,

En primer lugar, contribuye a la Política 21 de "*Desarrollo en infraestructura y vivienda*", que busca eliminar el déficit de infraestructura del país para hacer competitivas las actividades productivas y mejorar la calidad de vida de la población.

También se vincula estrechamente con la Política 23 de "*Desarrollo agrario y rural*", al facilitar el acceso de productos agropecuarios a los mercados y mejorar las condiciones de vida en el ámbito rural. Los campesinos de la zona podrán comercializar sus productos en mejores condiciones, incrementando sus ingresos y mejorando su calidad de vida.

Asimismo, se relaciona con la Política 10 de "*Reducción de la pobreza*", ya que la mejora en la conectividad vial genera oportunidades de empleo y desarrollo económico que contribuyen directamente a reducir los índices de pobreza en estas comunidades rurales.

La propuesta también se alinea con la Política 8 de "*Descentralización política, económica y administrativa*", al promover el desarrollo equilibrado del territorio nacional y fortalecer la integración de las zonas rurales con los centros urbanos.

¹ Acuerdo Nacional. Disponible en: <https://acuerdonacional.pe/politicas-de-estado-del-acuerdo-nacional/politicas-de-estado/politicas-de-estado-castellano/>