



PROPONEN DECLARAR DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA AMPLIACIÓN, MEJORAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL PE-5S B (Variante)

Los Congresistas de la República que suscriben, integrantes del Grupo Parlamentario de BANCADA SOCIALISTA, a iniciativa de la congresista **SILVANA EMPERATRIZ ROBLES ARAUJO**, en ejercicio de las atribuciones conferidas en el artículo 107 de la Constitución Política y de los artículos 22, literal b), y 76, numeral 2, del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente Proyecto de Ley:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA AMPLIACIÓN, MEJORAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL PE-5S B, EN LAS PROVINCIAS DE CHANCHAMAYO Y SATIPO, DEPARTAMENTO DE JUNÍN

Artículo 1°.- Objeto de la Ley

El objeto de la presente ley es declarar de interés nacional y necesidad pública la ampliación, mejoramiento y pavimentación de la Ruta Nacional PE-5S B, que une los distritos de Pichanaqui, provincia de Chanchamayo, y Rio Tambo, provincia de Satipo.

Artículo 2°.- Declaratoria de interés y necesidad pública

Declarase de interés nacional y necesidad pública la **ampliación, mejoramiento y pavimentación de la Ruta Nacional (Variante) Emp. PE-5S (Dv. Bajo Kimiriki) - Boca Huatziriqui - Capachari - Bajo Maritarini - Impitato Cascada Aoti Napati - Chontakiari - Palomar - Buenos Aires - Emp. PE-5S (Dv. Puerto Ocopa).**

Artículo 3.- Finalidad de la ley

La finalidad de la Ley es poner en la agenda del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de PROVIAS NACIONAL, la formulación y ejecución del Proyecto de Inversión para la ampliación, mejoramiento y pavimentación de la Ruta Nacional a que se refiere el artículo 2.



Artículo 4.- Entidad responsable

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y PROVIAS NACIONAL, es el encargado de disponer las acciones orientadas a dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Ley.

Lima, julio, 2025



Firmado digitalmente por:
ROBLES ARAUJO Silvana
Emperatriz FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 24/07/2025 12:12:55-0500

SILVANA ROBLES ARAUJO
Congresista de la República



Firmado digitalmente por:
FLORES RAMIREZ Alex Randu
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 24/07/2025 14:26:49-0500



Firmado digitalmente por:
QUITO SARMIENTO Bernardo
Jaime FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 24/07/2025 12:24:12-0500



Firmado digitalmente por:
QUITO SARMIENTO Bernardo
Jaime FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 24/07/2025 12:24:26-0500



Firmado digitalmente por:
DAVILA ATANACIO Pasion
Neomias FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 24/07/2025 14:46:00-0500



Firmado digitalmente por:
PARIONA SINCHE Alfredo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 24/07/2025 12:43:01-0500

XPOSICIÓN DE MOTIVOS

MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL

De conformidad con el **artículo 119 de la Constitución** los ministros tienen a su cargo la dirección y gestión de los servicios públicos correspondientes a su respectiva cartera, mediante los cuales el Estado brinda asistencia a la población de todo el país para satisfacer sus diversas necesidades. Para ello, el Poder Ejecutivo se organiza en ministerios y otros organismos especializados dependientes o adscritos a los mismos, que regulan la prestación de los servicios públicos.

Así tenemos, por ejemplo, que el sector encargado de la infraestructura educativa y los servicios educativos es el Ministerio de Educación; la infraestructura y los servicios de salud a cargo del Ministerio de Salud; las políticas de vivienda y la infraestructura urbana y los servicios de saneamiento, el Ministerio de Vivienda; la infraestructura de comunicaciones y transporte aéreo, marítimo y terrestre, y la regulación del transporte modal y multimodal, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y así sucesivamente los dos ministerios.

El desarrollo legislativo de la norma constitucional antes citada está en el **artículo 22 de la Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo**, que prescribe que los ministerios son órganos rectores y normativos que diseñan, ejecutan y supervisan políticas nacionales y sectoriales aplicables de manera transversal por los tres niveles de gobierno. En ese sentido, las competencias y funciones específicas están reguladas en las respectivas leyes de organización y funciones del ministerio respectivo.

En su caso, la **Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones** establece que son competencias del Ministerio planear, regular, autorizar, gestionar y evaluar los servicios de transporte terrestre por carretera, transporte ferroviario, transporte aéreo y transporte acuático, así como los servicios portuarios conexos en el ámbito de su competencia. A ese efecto, planea, regula, gestiona, ejecuta, supervisa y evalúa la infraestructura vial ferroviaria, aeroportuaria, portuaria y vías navegables.

En cuanto a las competencias que corresponden al ministerio de Transportes y Comunicaciones, éstas se enmarcan dentro del proceso de descentralización regulado por la **Ley 27783, Ley de Bases de la Descentralización**, que fija las competencias exclusivas y compartidas de los tres niveles de gobierno, así como el carácter de órgano rector de los ministerios encargados de formular las políticas sectoriales aplicables en forma transversal por los gobiernos regionales y locales.

En ese marco tenemos, que la Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el artículo 56 de la Ley Orgánica de Gobierno Regionales, y el artículo 81 de la Ley Orgánica de Municipalidades **trazan taxativamente las funciones específicas que en materia de servicios de transportes e infraestructura vial corresponde al gobierno central, a los gobiernos regionales y a las municipalidades provinciales y distritales, respectivamente.**

A manera de síntesis debemos anotar que, en materia de infraestructura vial, el Ministerio de Transportes tiene entre sus competencias establecer y categorizar la red vial nacional como instrumento para determinar el ámbito de competencias específicas del gobierno central, los gobiernos regionales y las municipalidades provinciales y distritales, respectivamente, en materia de infraestructura vial y servicios de transporte terrestre.

JERARQUIZACIÓN DE VÍAS

Mediante **Decreto Supremo 017-2007-MTC**, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones aprobó el **Reglamento de Jerarquización Vial**, con el objeto de establecer los criterios de clasificación de vías destinados a orientar las decisiones de inversión y operación de éstas, así como para la declaración de áreas o vías de acceso restringido precisando que la jerarquización vial es el ordenamiento de las carreteras que conforman el Sistema Nacional de Carreteras (SINAC), agrupadas sobre la base de su funcionalidad e importancia.

En este marco, el Sistema Nacional de Carreteras se jerarquiza en tres redes viales que están bajo responsabilidad de los tres niveles de gobierno:

- El Gobierno Nacional (MTC) a cargo de la **Red Vial Nacional**.
- Los Gobiernos Regionales a cargo de la **Red Vial Departamental o Regional**, y
- Los Gobiernos Locales a cargo de la **Red Vial Vecinal o Rural**.

Los criterios para jerarquizar a las carreteras de la **Red Vial Nacional** son los siguientes:

- a. Interconectar al país longitudinal o transversalmente, permitiendo la vinculación entre departamentos e incluso con los países vecinos.
- b. Interconectar las capitales departamentales.
- c. Interconectar dos o más carreteras de la Red Vial Nacional.

- d. Soportar regularmente el tránsito de larga distancia nacional o internacional de personas y/o mercaderías, facilitando el intercambio comercial interno o externo.
- e. Articular los puertos y/o aeropuertos de nivel nacional o internacional, así como las vías férreas, e
- f. Interconectar los principales centros de producción con los principales centros de consumo.

PROYECTO ESPECIAL PROVIAS NACIONAL

Para el cumplimiento de sus atribuciones en el nivel nacional el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Decreto Supremo 033-2002-MTC creó el Proyecto Especial Provias Nacional, PROVIAS NACIONAL, sobre la base del Programa de Rehabilitación de Transportes (PRT), del Proyecto Especial de Rehabilitación de Infraestructura de Transportes (PERT) y del ex Sistema Nacional de Mantenimiento de Carreteras (SINMAC).

PROVIAS NACIONAL es un organismo especializado del MTC que cuenta con autonomía técnica, administrativa y financiera, encargado de la ejecución de proyectos de inversión para la construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de la Red Vial Nacional con el fin de brindar a los usuarios una infraestructura de transporte que contribuya a la integración económica y social del país, y también internacional.

LA RUTA NACIONAL PE-5S B Y LA CONECTIVIDAD DIRECTA ENTRE PICHANAQUI Y RIO TAMBO

De conformidad con la **Resolución Ministerial 232-2026-MTC/01.02**, publicada en el diario oficial El Peruano el 16 de abril de 2016, se aprobó clasificar la jerarquía de la **Carretera PE-5S B** como parte integrante de la Red Vial Nacional, quedando su trayectoria determinada de la siguiente manera: PE-5S B (Variante) Trayectoria:

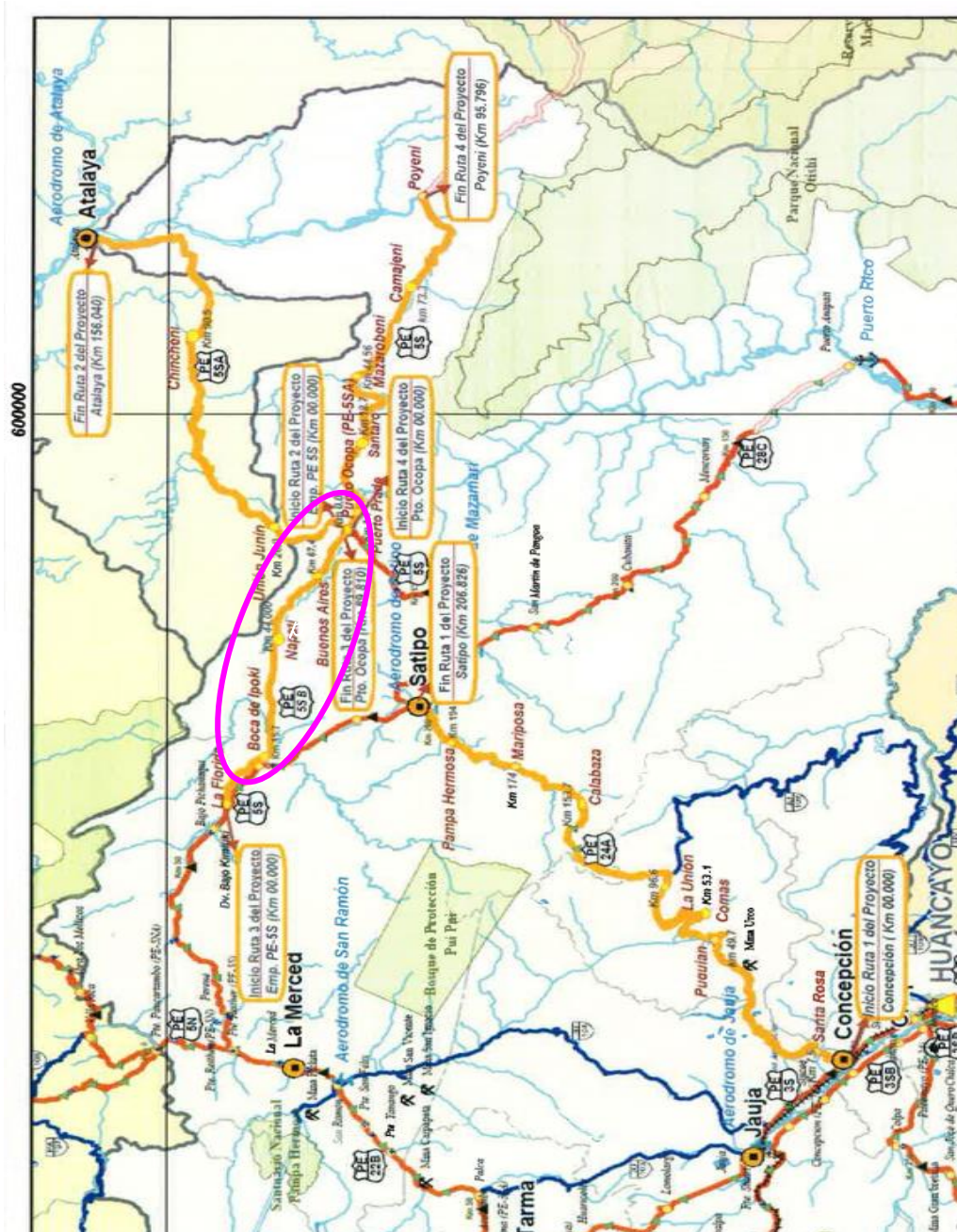
Emp. PE-5S (Dv. Bajo Kimiriki) - Boca Huatziriqui - Capachari - Bajo Maritarini - Impitato Cascada Aoti Napati - Chontakiari - Palomar - Buenos Aires - Emp. PE-5S (Dv. Puerto Ocopa).

Asimismo, se dispone que la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles actualice el **Mapa Vial** incorporando la categorización de esta carretera en el Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC.

La importancia de esta ruta reside en que permitirá la conectividad directa entre Pichanaqui en Chanchamayo y Puerto Ocopa en el distrito de Rio Tambo, Satipo, a través de una carretera de 89 km interconectando a pueblos y comunidades nativas ubicadas en ambas márgenes del río Perené dedicadas a la producción de café, frutales y

otros cultivos, facilitando su traslado y comercialización en el mercado regional de la Selva Central y el mercado nacional de la capital de la República. Precisamente, por la valoración de estos hechos se dispuso la clasificación de esta carretera como Red Vial Nacional pero que no se ha avanzado en su mejoramiento, ampliación y asfaltado.

CONSORCIO VIAL CONCEPCIÓN



NOTA: Encerrada en color rosado la Ruta 3: EP-5S B (Dv. Bajo Kimiri-Buenos Aires-Pto. Ocopa).

estudio en la Ruta 3

Ítem	Departamento	Provincia	Distrito	Centro poblado / Comunidad nativa	Progresiva	Vía Nacional
1	Junín	Chanchamayo	Pichanaqui	La florida (Paradero Huancayo)	00+000	Ruta 3: PE-5S B Emp. PE-5S (Dv. Bajo Kimiriki - Buenos AIRES - Pto. Ocopa)
2	Junín	Chanchamayo	Pichanaqui	Boca Huatziriki	04+000	
3	Junín	Chanchamayo	Pichanaqui	Capachari	13+300	
4	Junín	Chanchamayo	Pichanaqui	Maunari Voca Ipoki	15+700	
5	Junín	Chanchamayo	Pichanaqui	C.N. Impitato Cascada	25+000	
6	Junín	Chanchamayo	Pichanaqui	El Milagro	33+200	
7	Junín	Satipo	Río Tambo	Aoti	33+200	
8	Junín	Satipo	Río Tambo	Napati	44+000	
9	Junín	Satipo	Río Tambo	Chontakari	50+00	
10	Junín	Satipo	Río Tambo	El Palomar	60+500	
11	Junín	Satipo	Río Tambo	Buenos Aires	67+400	
12	Junín	Satipo	Río Tambo	Otica	89+810	

SITUACIÓN ACTUAL DE LA CARRETERA PICHANAQUI - PUERTO OCOPA

En los dos últimos años desde mi Despacho iniciamos gestiones ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y PROVÍAS NACIONAL a fin de lograr el financiamiento para el mejoramiento, ampliación y pavimentación de la Ruta Nacional PE – 5S B, recategorizada como parte de la Red Vial Nacional, cuyo punto de origen es el Desvío Bajo Kimiri en el distrito de Pichanaqui hasta el Desvío Puerto Ocopa en el distrito Río Tambo, provincia de Satipo, destinado al mantenimiento inmediato y urgente debido a su extremo deterioro.

Esta Ruta reviste particular importancia porque la distancia entre los dos puntos es de 89 kms, es decir casi la mitad de la ruta Pichanaqui – Satipo – Mazamari – Puerto Ocopa, y la reducción en más de dos horas de tiempo en su recorrido. Pero no solo eso, la Ruta PE - 5S B tiene el mérito de articular centros poblados y comunidades nativas dedicadas a la producción a escala de cultivos de alto consumo en el mercado local, regional y local que requieren de buenas condiciones de transitabilidad para evitar eventuales contratiempos y pérdidas.





Como se puede advertir, la situación actual de la vía exige medidas necesarias e inmediatas, **en primer lugar**, para el mantenimiento y operación de la vía y, **en segundo lugar**, para la ejecución del proyecto de inversión de ampliación, mejoramiento y pavimentación que permitirá un mayor flujo vial para el desplazamiento de pasajeros y el traslado de mercancías.

IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

El problema reside en que el Proyecto de Inversión **Ruta Nacional PE 5S B Trayectoria: Emp. PE-5S (Dv. Bajo Kimiriki) - Boca Huatziriqui - Capachari - Bajo Maritarini - Impitato Cascada Aoti Napati - Chontakiari - Palomar - Buenos Aires - Emp. PE-5S (Dv. Puerto Ocopa)**, no se encuentra en la agenda del Ministerio de Transportes y Comunicaciones a pesar de su importancia estratégica como vía de interconexión directa entre Pichanaqui y Puerto Ocopa, en Rio Tambo, no solo para el ahorro de tiempo de viaje, sino porque beneficia a pueblos y comunidades nativas ubicadas en ambas márgenes del río Perené facilitando el transporte de su producción al mercado regional y nacional.

PROPUESTA DE SOLUCIÓN

A efectos de resolver el problema señalado, es importante la aprobación de esta iniciativa que declara de interés nacional y necesidad pública la ampliación, mejoramiento y pavimentación de la **Ruta Nacional PE 5S B Trayectoria: Emp. PE-5S (Dv. Bajo Kimiriki) - Boca Huatziriqui - Capachari - Bajo Maritarini - Impitato Cascada Aoti Napati - Chontakiari - Palomar - Buenos Aires - Emp. PE-5S (Dv. Puerto Ocopa)**, con la finalidad de poner en la agenda del Plan Multianual de Inversiones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones el referido Proyecto de Inversión.

ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

Tratándose de una ley declarativa de interés no compromete recursos financieros del Estado, salvo los que en el futuro programe el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para la ejecución del Proyecto.

Sin embargo, el beneficio directo que se estima de su ejecución resulta de la estimación de ahorros por costos de operación vehicular y ahorro en disminución de tiempo de viaje. Los **ahorros por costos de operación de los vehículos**, aumentan significativamente por el deterioro de la vía y la falta de mantenimiento, que son mayores en vehículos pesados utilizados básicamente para el traslado de la producción a los mercados. Al mismo tiempo, el **ahorro por disminución de tiempo de viaje**, es resultado directo del buen estado de la vía.

Además, el mejoramiento de la accesibilidad con una vía en mejores condiciones contribuye a mejorar la calidad y oportunidad de otros servicios como salud, educación, comunicación, información y generación de empleo en actividades económicas colaterales como comercio, transporte y otros servicios para la población de la zona.

Finalmente, **el beneficio de su ejecución, independientemente de sus costos de inversión**, redundará en la calidad de vida de los pueblos y

comunidades nativas ubicadas a lo largo de esta vía, por cuanto representa mejores condiciones en el desplazamiento de pasajeros y en el tráfico comercial de mercancías, contribuyendo a la dinamización de la economía de su área de influencia.

EFFECTO DE LA INICIATIVA EN EL ORDENAMIENTO JURÍDICO

La aprobación de esta ley la incorpora autónomamente en el ordenamiento jurídico, sin ser contraria a la Constitución ni producir efectos modificatorios ni derogatorios de ninguna ley vigente. Su objeto se limita únicamente a poner en agenda del Sector Transportes este Proyecto de Inversión Pública dentro de las prioridades del Estado, que permitirá resolver necesidades urgentes del desarrollo de los pueblos, particularmente de los pueblos originarios largamente postergados.

VINCULACIÓN DE LA INICIATIVA CON LAS POLÍTICAS DEL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa tiene conexión directa con las Políticas 10, 14, 17, 18, 21 y 34 del Acuerdo Nacional referidas:

- Lucha contra pobreza
- Acceso al empleo pleno, digno y productivo
- Afirmación de la economía social de mercado
- Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica
- Desarrollo en infraestructura y vivienda
- Ordenamiento y gestión territorial