



PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA RECUPERACIÓN DE LA RUTA HIRAM BINGHAM Y LA ADMINISTRACIÓN DIRECTA POR PARTE DE LAS MUNICIPALIDADES DISTRITALES DE LA PROVINCIA DE URUBAMBA

Los congresistas de la República que suscriben, a iniciativa de la congresista **RUTH LUQUE IBARRA**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que les confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con los artículos 22 literal c), 67, 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, proponen el siguiente **PROYECTO DE LEY**.

LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA RECUPERACIÓN DE LA RUTA HIRAM BINGHAM Y LA ADMINISTRACIÓN DIRECTA POR PARTE DE LAS MUNICIPALIDADES DISTRITALES DE LA PROVINCIA DE URUBAMBA

Artículo 1º. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto que se declare de interés nacional y necesidad pública la recuperación, puesta en valor, protección y promoción de la Ruta Hiram Bingham- CU-108 en la provincia de Urubamba, departamento del Cusco, por su importancia histórica, cultural, turística y económica.

Artículo 2º. Administración directa

Dispóngase que la administración y gestión directa de la Ruta Hiram Bingham esté a cargo de las municipalidades distritales de la Provincia de Urubamba, en coordinación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Gobierno Regional del Cusco.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. - Autorícese al Poder Ejecutivo emitir los dispositivos legales que resulten necesarios para el cumplimiento de la presente Ley.

Lima, septiembre de 2025



Firmado digitalmente por:
REYMUNDO MERCADO Edgard
Cornelio FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 03/09/2025 16:33:40-0500



Firmado digitalmente por:
LUQUE IBARRA Ruth FAU
20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 03/09/2025 15:54:40-0500



Firmado digitalmente por:
ZEBALLOS MADARIAGA Carlos
Javier FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 03/09/2025 17:41:01-0500



Firmado digitalmente por:
REYMUNDO MERCADO Edgard
Cornelio FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 03/09/2025 16:29:25-0500



Firmado digitalmente por:
BAZAN NARRO Sigris Tesoro
FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 03/09/2025 16:39:14-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Fundamentos de la propuesta

1.1. Antecedentes legislativos

Desde mediados de los años noventa, la ruta Hiram Bingham constituye un activo muy codiciado a nivel de la región del Cusco, esto debido a las utilidades millonarias que generan su operación; actualmente la empresa beneficiaria es la empresa Consettur Machupicchu, la misma que ostenta una concesión prácticamente monopólica sobre la ruta Hiram Bingham, que conecta Aguas Calientes (Machupicchu Pueblo) con la ciudadela inca, bajo un contrato inicialmente cuestionado por su irregularidad en plazos y condiciones.

En los últimos 27 años, Consettur no ha mostrado públicamente el documento que acredita la supuesta concesión por 30 años. No obstante, en 2007, el entonces alcalde provincial de Urubamba, Benicio Ríos Ocsa (actualmente recluso por corrupción), suscribió un acuerdo extrajudicial mediante el cual se reconocía dicho plazo concesional. Sin embargo, ya en 2001, la Comisión de Defensa de la Libre Competencia del Indecopi había determinado que la empresa presentó un contrato de concesión de 30 años, pese a que en otra investigación del mismo año había consignado un plazo de solo dos años¹.

Como resultado de esa contradicción y de la entrega de información falsa, Indecopi sancionó a Consettur con una multa equivalente a 50 Unidades Impositivas Tributarias (UIT), conforme quedó establecido en la Resolución N.º 041-2008 del 21 de agosto de 2008, lo que representaba aproximadamente 175 mil soles en esa época².

Durante los años 2019 y 2020, Consettur fue nuevamente objeto de sanciones administrativas debido a la inadecuada prestación del servicio, al haberse producido accidentes en la Ruta Hiram Bingham que evidenciaron infracciones al deber de seguridad en el transporte de pasajeros. Por tales hechos, se le impusieron multas ascendentes a 450 Unidades Impositivas Tributarias (UIT) en el primer caso y 40 UIT en el segundo, sanciones que reflejan la gravedad y reiteración de la conducta infractora³.

¹ Qosqo Times. "Se acabó el monopolio en Machupicchu". Disponible en: https://qosqotimes.pe/se-acabo-el-monopolio-en-machupicchu/?utm_source

² Ídem

³ Disponible en: <https://vlex.com.pe/vid/773696917>

El 14 de junio de 2021, el máximo intérprete de nuestra Carta magna, el Tribunal Constitucional (TC) declaró expresamente que el servicio de transporte operado por Consettur en la Ruta Hiram Bingham constituye un monopolio. En su pronunciamiento precisó que *"(...) también es cierto que desde el propio Estado no se pueden imponer prácticas anticompetitivas ni monopolios legales artificiales (artículo 61 de la Constitución), carentes de base constitucional, como ocurrió en este caso"*, según lo sostuvo uno de los magistrados intervinientes⁴.

El argumento central, aunque jurídicamente débil, sustentado por Consettur para impedir el ingreso de nuevos operadores y, con ello, bloquear la competencia consagrada en la Constitución, consistió en afirmar que la Municipalidad Provincial de Urubamba carece de facultades para convocar a licitación u otorgar autorizaciones, correspondiendo, según su interpretación, tales competencias al Gobierno Regional del Cusco⁵.

No obstante, el propio Tribunal Constitucional, en la misma resolución, estableció que la Municipalidad Provincial de Urubamba sí es la autoridad competente para organizar un proceso de licitación que garantice la libre competencia en la prestación del servicio de transporte en la referida ruta. Esta posición reafirma lo ya sostenido previamente tanto por el Indecopi como por la Sala Civil de la Corte Superior de Justicia del Cusco.

1.2. Problemática y coyuntura que origina la presente propuesta

1.2.1. Vencimiento del supuesto contrato de Concesión y ausencia de licitación

El supuesto contrato de concesión de Consettur vence el 5 de septiembre de 2025. A pesar de ello, no se ha publicado ni lanzado el proceso de licitación correspondiente por parte de la Municipalidad Provincial de Urubamba, lo que a la fecha genera gran incertidumbre respecto al servicio turístico esencial⁶.

Si bien aún no se ha emitido una disposición formal que disponga la suspensión del servicio de transporte turístico hacia Machu Picchu brindado por Consettur, el vencimiento del contrato el 5 de septiembre ha generado un escenario de incertidumbre entre los operadores del sector. La Municipalidad

⁴ Ídem

⁵ Ídem

⁶ TNews. "Contrato de Consettur vence en 2 días". Disponible en: <https://tnews.com.pe/contrato-de-consettur-vence-en-2-dias/#:~:text=En%20Cusco%20crece%20la%20preocupaci%C3%B3n,por%20la%20v%C3%ADa%20Hiram%20Bingham>.

Provincial de Urubamba ha requerido el cese de actividades, sin que hasta la fecha se haya convocado un nuevo proceso de licitación para designar a un concesionario, lo que podría derivar en interrupciones, retrasos o eventuales cancelaciones en la operación de la ruta Hiram Bingham⁷.

Frente a esta coyuntura, diversas agencias de viajes han comenzado a evaluar medidas preventivas, tales como la reprogramación de itinerarios y visitas a la ciudadela inca, con el fin de mitigar el riesgo de afectaciones logísticas. En esa misma línea, los gremios y asociaciones vinculadas al turismo recomiendan a los usuarios y operadores mantenerse atentos a la evolución de la situación y, de ser necesario, introducir ajustes en la planificación de servicios y traslados⁸.

Aunado a ello, la empresa operadora viene recurriendo a maniobras legales a fin de continuar operando la ruta y seguir percibiendo las utilidades millonarias que le genera a través de la prestación del servicio de transporte terrestre.

1.2.2. Riesgo para el turismo y la economía local

Frente al vencimiento del supuesto contrato de Concesión, el decano del Colegio de Abogados del Cusco Franz Chevarría, ha advertido que estas demoras amenazan la continuidad del transporte turístico, indispensable para Machu Picchu y su enorme impacto en economía local. Además, respecto a los antecedentes, explicó que la concesión de la vía Hiram Bingham fue otorgada en exclusividad a Consettur el 4 de septiembre de 1995. No obstante, el contrato no fue suscrito por la Municipalidad Provincial de Urubamba, autoridad competente, sino por la Municipalidad Distrital de Machupicchu⁹.

Años más tarde, en 2001, el Indecopi revisó la documentación presentada y advirtió que el plazo de vigencia de dicho contrato era únicamente de dos años. Sin embargo, en 2007, cuando la misma entidad requirió a Consettur que exhibiera nuevamente su contrato de habilitación, la empresa remitió un documento distinto, esta vez con una vigencia de 30 años, lo que evidenció una alteración sustancial en la información proporcionada¹⁰.

⁷ Ídem

⁸ Ídem

⁹ Encuentro. "Transporte terrestre a Machu Picchu en riesgo por culminación de la concesión de Consettur". Disponible en: <https://encuentro.pe/actualidad/destacadas/transporte-terrestre-a-machu-picchu-en-riesgo-por-culminacion-de-la-concesion-de-consettur/>

¹⁰ Ídem

1.2.3. Una vía con tarifas elevadas

El acceso a la ruta Hiram Bingham mediante el servicio de transporte operado por Consettur implica un costo significativo para los usuarios. Los turistas nacionales deben abonar 15 dólares, mientras que los visitantes extranjeros pagan 24 dólares por un pasaje de ida y vuelta. En el caso de los residentes cusqueños, la tarifa asciende a 19 soles¹¹.

El decano del Colegio de Abogados del Cusco, Franz Chevarría, ha señalado que estos precios resultan desproporcionados si se considera que la vía posee una extensión aproximada de 9 kilómetros por tramo, lo que equivale a un recorrido total de 18.4 kilómetros entre ida y retorno.

En ese sentido, el costo del servicio no guarda correspondencia con la brevedad de la distancia recorrida, lo que evidencia un esquema tarifario elevado respecto a la magnitud de la prestación.

1.2.4. Incumplimiento del pago de impuestos

La Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (Sunat) actualizó el registro de las empresas con mayores deudas frente al Estado. En dicho listado, correspondiente a la región Cusco, figura en el puesto número 13 la empresa Consettur Machupicchu S.A.C., cuya obligación pendiente asciende a 31 millones 597 mil soles¹².

La elevada deuda que mantiene Consettur por la explotación de la carretera Hiram Bingham, única vía de acceso a Machupicchu, se habría generado debido a que la empresa dejó de pagar, durante varios años, el Impuesto General a las Ventas (IGV) correspondiente al 18 % de los ingresos obtenidos por el traslado de pasajeros. Para justificar su omisión, la compañía alegó que el servicio que brinda debía ser considerado como transporte público urbano "regular", categoría que se encuentra exonerada del pago de dicho tributo¹³.

No obstante, tras un prolongado litigio, el Poder Judicial estableció que el servicio efectivamente constituye un servicio turístico. En ese sentido, la Sentencia de Casación N.º 715-2020, emitida en abril de 2023 por la Corte Suprema de Justicia, precisó que "en el presente caso, el servicio de transporte

¹¹ Ídem

¹² El Tiempo. "Consettur le debe más de s/ 31 millones a los peruanos". Disponible en: <https://eltiempocusco.pe/2024/consettur-le-debe-mas-de-s-31-millones-a-los-peruanos/>

¹³ Ídem

que se presta no constituye un servicio esencial para la comunidad, pues se trata de un servicio turístico que va desde la población de Machupicchu y viceversa".

1.2.5. Opacidad legal y resistencia al cambio

Frente al cuestionamiento en sus operaciones, Consettur ha recurrido a argumentos legales para mantener su posición, afirmando que sólo la concesión pública que gozan les permite operar y negándose a reconocer la competencia otorgada por Urubamba¹⁴, mientras se anuncian supuestas maniobras legales contra nuevas empresas que intentan ingresar.

En el año 2022, el entonces alcalde provincial de Urubamba, Luis Alberto Valcárcel, declaró la invalidez del contrato sostenido por Consettur y, en un acto público, procedió a otorgar la autorización de operación a nuevos transportistas en la ruta Hiram Bingham. En sus declaraciones a la prensa, la autoridad municipal sostuvo que con esta decisión se lograba romper el monopolio histórico de Consettur en el servicio de transporte turístico hacia Machupicchu. Asimismo, precisó que las unidades recientemente autorizadas estarían en condiciones de iniciar sus operaciones en un plazo de 30 días, marcando un hito en la apertura de la competencia en dicho corredor¹⁵.

Sin embargo, tras la conclusión de dicha gestión municipal, el actual alcalde Ronald Vera Gallegos, a través de sus funcionarios municipales anularon las autorizaciones otorgadas a nuevas empresas, situación que, favoreció a la empresa que sigue operando la ruta.

La declaratoria de nulidad se materializó mediante las Resoluciones N.º 076 y 077 de la Gerencia Municipal, emitidas el 8 de agosto y suscritas por el gerente municipal, contando con la ratificación del alcalde Ronald Vera. Dichas decisiones se sustentaron en el informe legal elaborado por su asesor jurídico, Óscar Luque, a partir del cual se dejó sin efecto las autorizaciones previamente otorgadas a las empresas Transporte Internacional Trans Perú e Inversiones Maravillas Peruanas¹⁶.

Sin embargo, en los citados actos administrativos no se desarrolla pronunciamiento alguno respecto a la calificación jurídica de la vía Hiram Bingham; esto es, no se precisa si constituye una ruta regular de transporte

¹⁴ La Lupa. "Consettur defiende su monopolio en la ruta a Machu Picchu y anuncia que impedirá ingreso de otras empresas". Disponible en: <https://lalupa.pe/peru/consettur-defiende-su-monopolio-en-la-ruta-a-machu-picchu-y-anuncia-que-impedira-ingreso-de-otras-empresas-48209>

¹⁵ Idem

¹⁶ El Tiempo. "Sacan a empresas que compiten con Consettur". Disponible en: <https://eltiempocusco.pe/2024/sacan-a-empresas-que-compiten-con-consettur/>

público o si se encuentra comprendida en la categoría de vía especial de carácter turístico. El eje central del razonamiento empleado por la autoridad edil se circunscribe a sostener que la vía en cuestión se halla sujeta a restricciones por encontrarse dentro del ámbito del Parque Arqueológico de Machupicchu. En esa medida, se concluye que la prestación del servicio de transporte debe ser adjudicada necesariamente a través de un procedimiento de licitación pública y no mediante simples actos de autorización administrativa¹⁷.

Por lo que, a la fecha, la apertura a nuevos operadores, bajo procedimientos transparentes de autorización y licitación, se perfila como un paso necesario para garantizar tarifas justas, mejorar la calidad del servicio y asegurar que el beneficio económico derivado del turismo hacia Machupicchu se distribuya de manera más equitativa entre la población local y los distintos actores del sector.

1.3. Justificación de la propuesta

La ruta Hiram Bingham representa un bien estratégico para el turismo nacional e internacional. Los ingresos millonarios generados deberían ser redistribuidos equitativamente entre las municipalidades distritales de Urubamba, destinando esos recursos a proyectos de desarrollo local y obras prioritarias para la población. Es una medida que reconcilia legitimidad social, redistribución justa y desarrollo territorial.

En el ámbito jurídico, la presente iniciativa encuentra fundamento en los artículos 44 y 195 de la Constitución Política del Perú, que imponen al Estado y a los gobiernos locales la obligación de promover el desarrollo integral, sostenible y armónico de la nación, así como de garantizar la adecuada prestación de servicios públicos. Bajo ese marco, la administración directa por parte de las municipalidades distritales de Urubamba refuerza el principio de descentralización, acercando la gestión a las comunidades directamente vinculadas con el territorio y con el patrimonio cultural que circunda la Ruta Hiram Bingham.

La propuesta se apoya en el fallo del Tribunal Constitucional del año 2021, que ordenó recuperar la ruta y permitir competencia legítima, validando la competencia de Urubamba para licitar. Además, el proceso se justifica por la urgencia de asegurar continuidad del servicio una vez expire la concesión el 5 de septiembre de 2025.

Desde una perspectiva socioeconómica, esta medida contribuye a generar ingresos sostenibles para los municipios de la provincia de Urubamba, permitiéndoles fortalecer su capacidad de inversión en infraestructura, servicios

¹⁷ Ídem

básicos y programas de desarrollo local. El turismo es la principal fuente de dinamización económica en la región, y por ello resulta esencial que los beneficios se distribuyan de manera equitativa entre las poblaciones que sostienen dicha actividad, superando modelos de concentración económica en manos de pocos operadores privados.

Asimismo, la recuperación de la administración pública de la Ruta Hiram Bingham se constituye en una herramienta de gestión democrática y participativa, garantizando que las decisiones sobre su uso, mantenimiento y regulación respondan a las necesidades de la población local y al interés general de la nación. Ello implica establecer mecanismos de transparencia, fiscalización y articulación intergubernamental que eviten prácticas monopólicas y aseguren un servicio de transporte accesible, eficiente y respetuoso con el medio ambiente y el patrimonio cultural.

Este cambio permitirá eminentemente un proceso de licitación transparente, conforme a los estándares constitucionales y legales. Así se garantizaría competencia efectiva, mejores condiciones para los usuarios y el fin de prácticas monopólicas, ya que al permitir que las municipalidades distritales administren directamente la ruta, se promueve una gobernanza más cercana, participativa y responsable, en línea con los principios constitucionales de subsidiariedad y descentralización.

Por lo que, la presente iniciativa legislativa busca devolver al Estado y a sus gobiernos locales la rectoría sobre un recurso estratégico como es la Ruta Hiram Bingham, fortaleciendo la descentralización, promoviendo la justicia distributiva y asegurando una gestión integral del patrimonio cultural y natural de Machupicchu. La declaratoria de interés nacional y necesidad pública constituye, por tanto, una respuesta legítima, proporcional y necesaria frente a la obligación constitucional de proteger el patrimonio de la nación y garantizar el bienestar de las generaciones presentes y futuras.

- **Marco normativo nacional**

- a) Constitución Política del Perú de 1993**

El artículo 44° establece como deber primordial del Estado defender la soberanía nacional, garantizar la plena vigencia de los derechos humanos, proteger el patrimonio histórico y cultural de la Nación, y promover el bienestar general fundamentado en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado del país.

El artículo 195°, inciso 7 y 8 reconoce a los gobiernos locales la competencia para organizar, regular y administrar los servicios públicos locales

de su responsabilidad, así como desarrollar y administrar la infraestructura local.

b) Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades

El artículo 73°, establece que las municipalidades tienen competencia en materia de transporte y tránsito público local, incluyendo la organización y regulación de rutas, terminales y concesiones en el ámbito de su jurisdicción.

Artículo 81°, reconoce como función específica de las municipalidades distritales, regular y otorgar autorizaciones en el servicio de transporte público local, en concordancia con la normativa sectorial.

c) Ley 28296, Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación

Declara de interés social y de necesidad pública la identificación, registro, protección, restauración, conservación, puesta en valor y difusión del Patrimonio Cultural de la Nación. Además de establecer la obligación del Estado de garantizar que toda intervención en zonas arqueológicas, históricas o culturales se efectúe de manera compatible con su conservación y uso sostenible.

d) Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

Esta Ley declara de necesidad pública y de interés nacional la promoción y desarrollo del transporte terrestre, asegurando su modernización, seguridad y eficiencia. Además, reconoce la competencia de los gobiernos locales para regular y fiscalizar el transporte urbano y local, siempre en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

e) Ley 27783, Ley de Bases de la Descentralización

Se establece que la descentralización es una política permanente del Estado y tiene como finalidad el desarrollo integral, armónico y sostenible del país y reconoce a los gobiernos locales como entidades autónomas con competencia para gestionar los asuntos públicos de su ámbito territorial.

De este modo, el marco constitucional y legal vigente reconoce de manera expresa la obligación del Estado de proteger y poner en valor el patrimonio cultural, así como de promover el desarrollo integral y sostenible a través de la descentralización. La Constitución, junto con la Ley Orgánica de Municipalidades, la Ley General del Patrimonio Cultural, la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y la Ley de Bases de la Descentralización, otorgan sustento normativo suficiente para que la Ruta Hiram Bingham sea declarada de interés nacional y se disponga su gestión directa por las municipalidades distritales de la provincia

de Urubamba, en coordinación con los demás niveles de gobierno.

- **Marco normativo internacional**

- a) Convención para la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural (UNESCO, 1972)**

El Perú ratificó esta Convención en 1982, asumiendo la obligación de identificar, proteger, conservar, poner en valor y garantizar la transmisión del patrimonio cultural y natural existente en su territorio a las generaciones venideras.

En aplicación de este instrumento internacional, en 1983 el Santuario Histórico de Machupicchu fue inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial, lo que genera para el Estado peruano compromisos específicos de gestión y preservación, que incluyen la infraestructura de acceso vinculada al sitio, entre ellas la Ruta Hiram Bingham, al formar parte integral del entorno bajo protección.

- b) Declaración de la UNESCO sobre la Protección del Patrimonio Mundial Cultural y Natural (Budapest, 2002)**

La normativa internacional dispone que los Estados deben asegurar un equilibrio sostenible entre la conservación del patrimonio, el desarrollo económico y el bienestar social.

En este contexto, la puesta en valor y recuperación de la Ruta Hiram Bingham se enmarca en el principio de gestión integral y sostenible, que busca compatibilizar el acceso turístico con la preservación del patrimonio cultural que la rodea.

- c) Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (ONU, 2015)**

Este marco normativo en su Objetivos 11, busca promover ciudades y comunidades sostenibles, protegiendo el patrimonio cultural y natural del mundo. Asimismo, el Objetivo 8, busca promover el crecimiento económico sostenido e inclusivo, asegurando un turismo sostenible que cree empleo y promueva la cultura y los productos locales.

- 1.3.1. Sobre la necesidad de la iniciativa legislativa**

Tomando en consideración la situación de incertidumbre generada por el vencimiento del supuesto contrato de concesión de la empresa Consettur, la ausencia de licitación pública, las tarifas desproporcionadas, las millonarias deudas tributarias y la falta de transparencia en la gestión de la Ruta Hiram

Bingham; resulta inaplazable adoptar medidas legislativas que garanticen la recuperación y administración directa de esta vía por parte de las municipalidades distritales de la provincia de Urubamba, en coordinación con los sectores competentes del Estado. Ello permitirá asegurar un servicio de transporte turístico eficiente, transparente y con tarifas justas, en beneficio de la población local y de los millones de visitantes a Machupicchu.

En tal sentido, corresponde la implementación de esta iniciativa legislativa a fin de garantizar la gestión sostenible de la Ruta Hiram Bingham, en el marco de los principios de descentralización, desarrollo local y preservación del patrimonio cultural. El involucramiento de los gobiernos locales permitirá democratizar los beneficios económicos derivados del turismo, evitando prácticas monopólicas y asegurando que los recursos se reinviertan en la protección del entorno cultural y natural del Santuario Histórico de Machupicchu.

Siendo así, corresponde al Poder Legislativo plantear proyectos de ley que contribuyan al desarrollo del país y a la solución de problemáticas estructurales como el monopolio en la administración de la ruta y la vulneración de principios de legalidad, transparencia y equidad económica. La recuperación de la Ruta Hiram Bingham no solo responde a una necesidad de orden jurídico y administrativo, sino también a una exigencia social y económica vinculada al bienestar de las comunidades de Urubamba y a la imagen internacional del Perú como país garante de su patrimonio cultural.

Por lo que, corresponde al Poder Ejecutivo, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Gobierno Regional del Cusco, la Municipalidad Provincial de Urubamba y las municipalidades distritales como Maras, Huayllabamba, Yucay, Chinchero, Ollantaytambo y Machupicchu implementar las medidas necesarias para asegurar el cumplimiento de esta ley.

De esta forma, se garantizará la continuidad del acceso turístico a Machupicchu, la protección de los derechos de los usuarios, el fortalecimiento de la economía local y el estricto cumplimiento de lo establecido en la Constitución Política del Perú y en los compromisos internacionales asumidos en materia de preservación del patrimonio cultural y natural.

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

La presente iniciativa tiene como objetivo restituir el control público, transparente y descentralizado de la Ruta Hiram Bingham (CU-108), asegurando que su administración recaiga en las municipalidades distritales de la provincia de

Urubamba, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Gobierno Regional del Cusco. Con ello, se busca poner fin a décadas de cuestionamientos jurídicos, vacíos de legalidad y prácticas monopólicas asociadas a la empresa concesionaria Consettur, cuyo supuesto contrato presenta serias irregularidades y vence el 5 de septiembre de 2025.

De este modo, la norma propuesta se inserta en el marco de la Constitución Política del Perú, particularmente en los artículos 194 y 195, que reconocen la autonomía política, económica y administrativa de los gobiernos locales, facultándolos a gestionar servicios públicos y recursos de impacto local y regional. Asimismo, se articula con la Ley Orgánica de Municipalidades, que atribuye a las municipalidades competencias directas en la administración de vías de transporte local y en la promoción del turismo sostenible.

La vigencia de la ley generará una adecuación en la legislación vigente en materia de transporte y turismo, en especial en lo relacionado con la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (Ley 27181), la Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación (Ley 28296) y la Ley de Promoción del Turismo (Ley 29408). En la práctica, su aplicación supondrá que las autorizaciones y licitaciones vinculadas a la operación del servicio de transporte en la Ruta Hiram Bingham deberán ser emitidas por las municipalidades distritales de Urubamba bajo parámetros de transparencia, competencia leal y acceso equitativo, garantizando además la protección del Santuario Histórico de Machupicchu.

En el ámbito económico y tributario, la norma tendrá un efecto correctivo frente al incumplimiento histórico de obligaciones fiscales de la empresa concesionaria. Con la nueva administración directa, las municipalidades podrán implementar mecanismos de fiscalización más eficientes que aseguren el pago íntegro de impuestos como el IGV y el Impuesto a la Renta, contribuyendo al fortalecimiento de la recaudación y a la redistribución justa de los beneficios generados por el turismo.

Finalmente, la disposición complementaria de la ley faculta al Poder Ejecutivo a emitir reglamentos y disposiciones específicas que permitan armonizar esta medida con el resto del ordenamiento jurídico. Esto implicará la emisión de decretos supremos y resoluciones ministeriales por parte del MTC, MINCETUR y el Ministerio de Cultura, orientados a garantizar la seguridad vial, la preservación del patrimonio cultural y el desarrollo sostenible del turismo.

De esta manera, la entrada en vigencia de la norma no supone una contradicción normativa, sino una actualización que fortalece la descentralización, promueve la libre competencia, protege el interés público y asegura que los

beneficios de Machupicchu retornen a todos los distritos de la provincia de Urubamba.

Por lo que, todas las disposiciones de la propuesta legislativa no tienen ningún efecto sobre la normativa vigente y es conforme los establecen los parámetros constitucionales establecidos en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú, que señala que las iniciativas legislativas no pueden contener propuestas de creación ni aumento del gasto público.

III. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

La presente iniciativa legislativa permitiría corregir las barreras de acceso a un servicio de transporte turístico justo, transparente y eficiente hacia Machupicchu, fortaleciendo la equidad en el mercado turístico y asegurando que la administración de la Ruta Hiram Bingham deje de estar concentrada en un monopolio con antecedentes de irregularidades contractuales, sobrecostos y evasión tributaria. De este modo, se generará un marco de competencia que permitirá tarifas proporcionales, mejor calidad de servicio y una distribución más equitativa de los beneficios económicos entre la población local.

Asimismo, este proyecto contribuirá a mejorar la sostenibilidad y el compromiso de los actores vinculados al turismo, al disponer de un mecanismo de gestión descentralizada y municipal que garantice la continuidad del transporte hacia Machupicchu en condiciones legales y seguras. Con ello, se fortalece la confianza de operadores, agencias de viajes y visitantes nacionales e internacionales, evitando riesgos de interrupción o incertidumbre derivados del vencimiento del contrato de concesión de Consettur.

Del mismo modo, la presente iniciativa permitirá la alineación de las políticas de transporte y turismo con los estándares internacionales de gestión sostenible de destinos patrimoniales, en concordancia con la UNESCO y la Organización Mundial del Turismo, que exigen a los Estados garantizar accesos transparentes, tarifas justas y la participación activa de las comunidades locales en la gestión de rutas hacia sitios declarados Patrimonio de la Humanidad, como Machupicchu.

Finalmente, la presente iniciativa podrá contribuir a una mayor equidad social y reducción de las brechas económicas en Urubamba, mejorando la eficiencia de las políticas públicas de descentralización, turismo y recaudación fiscal. Ello supone una medida necesaria que debe asumirse desde el Ejecutivo nacional, en coordinación con los gobiernos locales.

Además, para su implementación efectiva, será indispensable garantizar una reglamentación clara, mecanismos de licitación y fiscalización transparente, así como un sistema de control tributario que asegure que la medida cumpla sus objetivos sin generar costos adicionales significativos al erario público.

IV. RELACIÓN CON LAS POLÍTICAS NACIONALES DEL ESTADO

El presente proyecto guarda relación con el Acuerdo Nacional, Política de Estado III: "Competitividad del País" en el punto 18 referido a la *"Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica"*, que señala:

*"Con este objetivo el Estado: (a) consolidará una administración eficiente, promotora, transparente, moderna y descentralizada; (b) garantizará un marco legal que promueva la formalización y la competitividad de la actividad económica; (c) procurará una simplificación administrativa eficaz y continua, y eliminará las barreras de acceso y salida al mercado; (d) proveerá infraestructura adecuada; (e) promoverá una mayor competencia en los mercados de bienes y servicios, financieros y de capitales; (f) propiciará una política tributaria que no grave la inversión, el empleo y las exportaciones; (g) promoverá el valor agregado de bienes y servicios e incrementará las exportaciones, especialmente las no tradicionales; (h) garantizará el acceso a la información económica; (i) fomentará la investigación, creación, adaptación y transferencia tecnológica y científica; (j) facilitará la capacitación de los cuadros gerenciales y de la fuerza laboral; y (k) construirá una cultura de competitividad y de compromiso empresarial con los objetivos nacionales"*¹⁸.

¹⁸ Acuerdo Nacional, unidos para crecer. "Políticas de Estado". Disponible en: <https://acuerdonacional.pe/politicas-de-estado-del-acuerdo-nacional/politicas-de-estado/politicas-de-estado-castellano/iii-competitividad-del-pais/18-busqueda-de-la-competitividad-productividad-y-formalizacion-de-la-actividad-economica/>