



KAROL PAREDES FONSECA
Congresista de la República

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"



PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE INTERES NACIONAL Y NECESIDAD PUBLICA LA MEJORA DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN EL DEPARTAMENTO DE SAN MARTIN Y EL NOR ORIENTE PERUANO

El grupo parlamentario Acción Popular, a iniciativa de la congresista de la República que suscribe, **KAROL IVETT PAREDES FONSECA**, 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:

FORMULA LEGAL

LEY QUE DECLARA DE INTERES NACIONAL Y NECESIDAD PUBLICA LA MEJORA DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN EL DEPARTAMENTO DE SAN MARTIN Y EL NOR ORIENTE PERUANO

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto declarar de interés nacional y necesidad pública la mejora de la infraestructura vial en el departamento de San Martín y en el Nor Oriente Peruano, como parte esencial de la reactivación económica de la Amazonia Peruana.

Artículo 2. Declaración de interés nacional y necesidad pública

Declárase de interés nacional y necesidad pública la mejora de la infraestructura vial en el departamento de San Martín y en el Nor Oriente Peruano, los siguientes tramos:

RUTA NACIONAL	TRAMO	LONGITUD (Km)
08A y 05N	YURIMAGUAS - TARAPOTO	127.20
05N	TARAPOTO- CORRAL QUEMADO	407.00
05N	TARAPOTO - DV. TINGO MARÍA	465.00



KAROL PAREDES FONSECA
Congresista de la República

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”

**PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE INTERES
NACIONAL Y NECESIDAD PUBLICA LA MEJORA
DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN EL
DEPARTAMENTO DE SAN MARTIN Y EL NOR
ORIENTE PERUANO**

RUTA REGIONAL	TRAMO	LONGITUD (Km)
SM-111	EMP. PE-5N (TOCACHE) - NVA. ESPERANZA - JORGE CHÁVEZ - DIVISIÓN PALMA DE ESPINO	35.20
SM-110	EMP. PE-5N (DV. YACUSISA) - LAS PALMAS - CALABAZA - TAMBO DE PAJA - METAL	38.16
SM-105	EMP. PE-5N (PONGO DE CAYNARACHI) - BARRANQUITA - PELEJO - PAPAPLAYA Y ACCESO A PONGO ISLA	103.00
SM-100	EMP SM 102 (SAN JOSÉ DE SISA) – SHATOJA-SAN MARTIN DE ALAO	16.315
SM-690-691	EMP PE - 5N (MORALES) –SAN PEDRO DE CUMBAZA- SAN ANTONIO DE CUMBAZA, EMP SM-690 (SAN PEDRO DE CUMBAZA) -SAN ROQUE DE CUMBAZA	18.732
SM-677	EM. SM-104 (LAMAS) - COCHAPATA - PAMASHTO	10.500
SM-107	PICOTA - SHAMBOYACU	25.17
SM-108	NUEVO LIMA - BARRANCA	23.78
SM-118	EMP PE-5N (PTE BELLAVISTA)-EMP SM-108	15.93
SM-119	BELLAVISTA-LEDOY-PAJARILLO-PUENTE TARATA-ALTO CUÑUMBUZA	76.09
SM-120	EMP PE-5N (PTE SANTA MARTA) – PACHIZA - HUICUNGO	8.42
SM-103 y SM-117	EMP. SM 103 (PISCOYACU) - DV. SAN LORENZO - SHAPUMBA - EMP. SM 103 - NUEVO SACANCHE - LA PRIMAVERA - SANTA ROSA - AGUA AZUL - EL DORADO	32.00
SM-100	EMP. PE - 5N (MOYOBAMBA) - JEPELACIO Y TRAMO: EMP. PE - 5N (NUEVA CAJAMARCA) - YURACYACU - POSIC - EMP. PE - 5N (RIOJA),	39.045
SM-106	EMPALME PE-5N (PUENTE COLOMBIA) - SHAPAJA - CHAZUTA	28.89
SM-102	EMP. PE-05 CUÑUMBUQUI – ZAPATERO – SAN JOSÉ DE SISA.	44.67
SM-100	JEPELACIO – SAN MARTIN	73.61
SM-101	ROQUE – EMP. SM-100	25.98
SM-104	EMP. PE 5N (PTE. BOLIVIA) – EMP. PE-5N (DV. LAMAS)	23.61
SM-108	EMP. SM 107 (PTE. PICOTA) – NUEVO LIMA	47.43



KAROL PAREDES FONSECA
Congresista de la República

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

**PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE INTERES
NACIONAL Y NECESIDAD PUBLICA LA MEJORA
DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN EL
DEPARTAMENTO DE SAN MARTIN Y EL NOR
ORIENTE PERUANO**

DISPOSICION COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. De la entidad responsable

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones de conformidad con sus competencias y atribuciones en coordinación con los gobiernos regionales y locales, dispondrá las acciones pertinentes para la materialización del objeto de la presente ley.

Lima, julio del 2022



Firmado digitalmente por:
MARTINEZ TALAVERA Pedro
Edwin FAU 20161749126 soft
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 08/07/2022 10:26:24-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES FONSECA Karol
Ivett FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 07/07/2022 14:32:57-0500

KAROL IVETT PAREDES FONSECA
Congresista de la República



Firmado digitalmente por:
VERGARA MENDOZA Elvis
Herman FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 07/07/2022 16:26:12-0500



Firmado digitalmente por:
VERGARA MENDOZA Elvis
Herman FAU 20161749126 soft
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 07/07/2022 16:26:31-0500



Firmado digitalmente por:
ARAGON CARREÑO Luis Ang
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 07/07/2022 17:27:34-05



Firmado digitalmente por:
MONTEZA FACHO Silvia
Maria FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 07/07/2022 17:27:34-05



Firmado digitalmente por:
MORI CELIS Juan Carlos
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 07/07/2022 17:27:34-05

kparedes@congreso.gob.pe

Jr. Huallaga 358 Edificio Fernando Belaunde

Telf. (01)311777 anexo 7206



KAROL PAREDES FONSECA
Congresista de la República

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTACIÓN

1. Análisis Constitucional y Legal

La Constitución Política del Perú, en el artículo 102, numeral 1, establece que el Congreso de la República tiene competencia para la emisión de leyes declarativas que establezcan, de forma justificada, el interés nacional y necesidad pública de determinados proyectos, sean de ámbito local, regional o nacional, con la finalidad de conseguir una atención prioritaria por parte del Poder Ejecutivo de demandas de la población que no están siendo atendidas.

La Constitución Política, en su Artículo 1°, señala que: "la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado". De otro lado, el Artículo 44° indica que: "son deberes primordiales del Estado: defender la soberanía nacional; garantizar la plena vigencia de los derechos humanos; proteger a la población de las amenazas contra su seguridad; y promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación.

En relación con los proyectos relacionados al sector de transportes, nuestra Constitución, señala en su artículo 2, inciso 11, como derecho fundamental de las personas, el derecho a la libertad de tránsito a todos los peruanos: "A elegir su lugar de residencia, a transitar por el territorio nacional y a salir de él y entrar en él, salvo limitaciones por razones de sanidad o por mandato judicial o por aplicación de la ley de extranjería".

Asimismo, en el artículo 188°, indica que: "La descentralización es una forma de organización democrática y constituye una política permanente de Estado, de carácter obligatorio, que tiene como objetivo fundamental el desarrollo integral del país"; y el artículo 192° señala que: "los Gobiernos Regionales promueven el desarrollo y la economía regional, fomentan las inversiones, actividades y servicios públicos de su responsabilidad, en armonía con las políticas y planes nacionales y locales de desarrollo".

En ese sentido, como Congresista de la República, de conformidad con el inciso c) del artículo 22 del Reglamento del Congreso, presenté esta iniciativa legislativa de declarar de interés nacional y necesidad pública la mejora de la infraestructura vial en el departamento de San Martín y en el Nor Oriente Peruano, como parte esencial de la reactivación económica de la Amazonia Peruana.



KAROL PAREDES FONSECA
Congresista de la República

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

2. Antecedentes

La infraestructura vial continúa siendo uno de los problemas más graves que tiene el Perú, existe la necesidad de una política clara para solucionarlo, actualmente según Provias Nacional, el Perú cuenta con un total de 22,623 kilómetros de vías asfaltadas, equivalente al 83.7 % de la Red Vial Nacional, pero estas corren un riesgo de que se deterioren, este riesgo se acrecienta en zonas geográficas en la cual los estragos de la naturaleza durante la temporada de lluvias provocan los desbordes de ríos, quebradas y deslizamientos que ocasionan daños en las vías ya existentes, perjudicando el tránsito de personas, el transporte de mercaderías, entre otras actividades. Todos los años las regiones del oriente peruano y en especial la región San Martín sufren grandes daños en su infraestructura vial a causa de estos estragos de la naturaleza.

Existe una gran necesidad de tener una respuesta concreta ante esta realidad, para ello, es fundamental tener una estrategia para el mantenimiento de estas vías, ya que no hacerlo oportunamente puede generar accidentes vehiculares con pérdidas humanas, además de mantener incomunicado a los diferentes pueblos, generado con ello pérdidas económicas tal como lo está pasando el oriente peruano, en especial la región San Martín.

Ante esta realidad, es importante tener una política pública que fomente la inversión en infraestructura vial, permitiendo la construcción de carreteras eficientes con especificaciones técnicas acordes al tránsito de la zona donde las precipitaciones fluviales son el principal problema. Igualmente, es necesario que se brinde mantenimiento frecuente a estas vías de comunicación y que cuenten con adecuada transitabilidad que no interrumpa la actividad económica.

La infraestructura vial en el departamento de San Martín y en el Nor Oriente Peruano, no son ajenas a esta realidad, esta infraestructura vial es parte esencial de la actividad económica en la Amazonia Peruana, existiendo varios tramos identificados que dinamizan la economía y que necesitan ser atendido con suma urgencia y entre ellas tenemos: Las rutas nacionales y regionales.

Entre las rutas nacionales tenemos a los tramos del Eje Multimodal del Amazonas Norte, con un Primer Tramo: Tarapoto – Yurimaguas de 123 Km a nivel de asfalto y el resto de Tramo (del TR 2 al TR 6) de 877 Km aproximadamente a nivel de asfalto, que según OSITRAM, forma parte de este proyecto y articula el norte del país con Brasil. Este corredor comprende seis regiones: Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas, San Martín y Loreto (Ver cuadro N° 01) así como cerca de 80 distritos. Con el desarrollo de la vía, se busca promover la integración económica entre el Puerto de Paita y el Terminal Fluvial de Yurimaguas en el Río Huallaga que a su vez se conecta con el Río Amazonas.

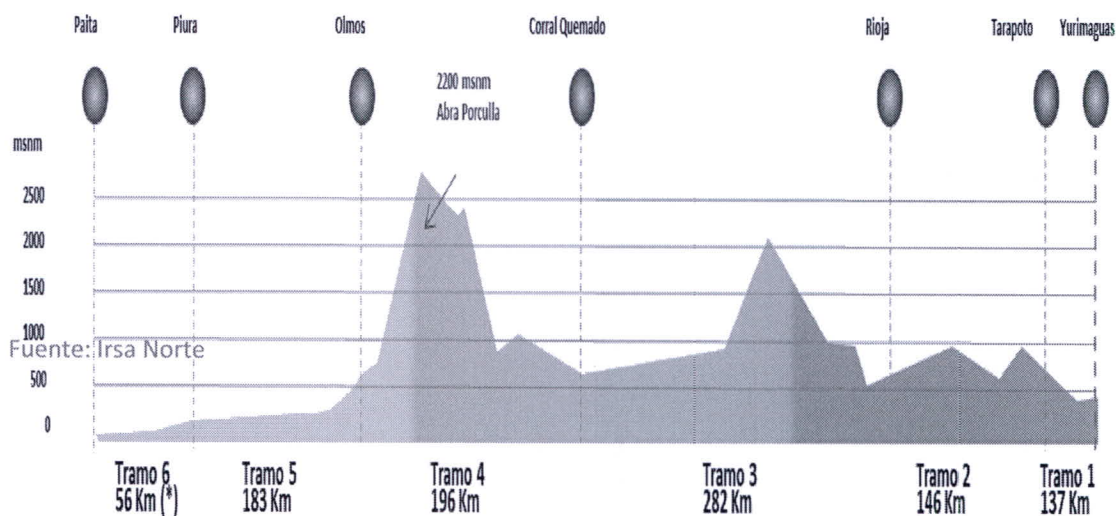
Cuadro N°01: Tramos del Eje Multimodal del Amazonas Norte

RUTA NACIONAL	TRAMO	LONGITUD (Km)
08A y 05N	YURIMAGUAS - TARAPOTO	127.20
05N	TARAPOTO-RIOJA	133.00
05N	RIOJA-CORRAL QUEMADO	274.00
04, 03N	CORRAL QUEMADO-OLMOS	196.20
01B	OLMOS-PIURA	168.90
02 y 01N	PIURA-PAITA	55.80
LONGITUD TOTAL		955.30

Fuente: Elaboración Propia



Fuente: IIRSA Norte

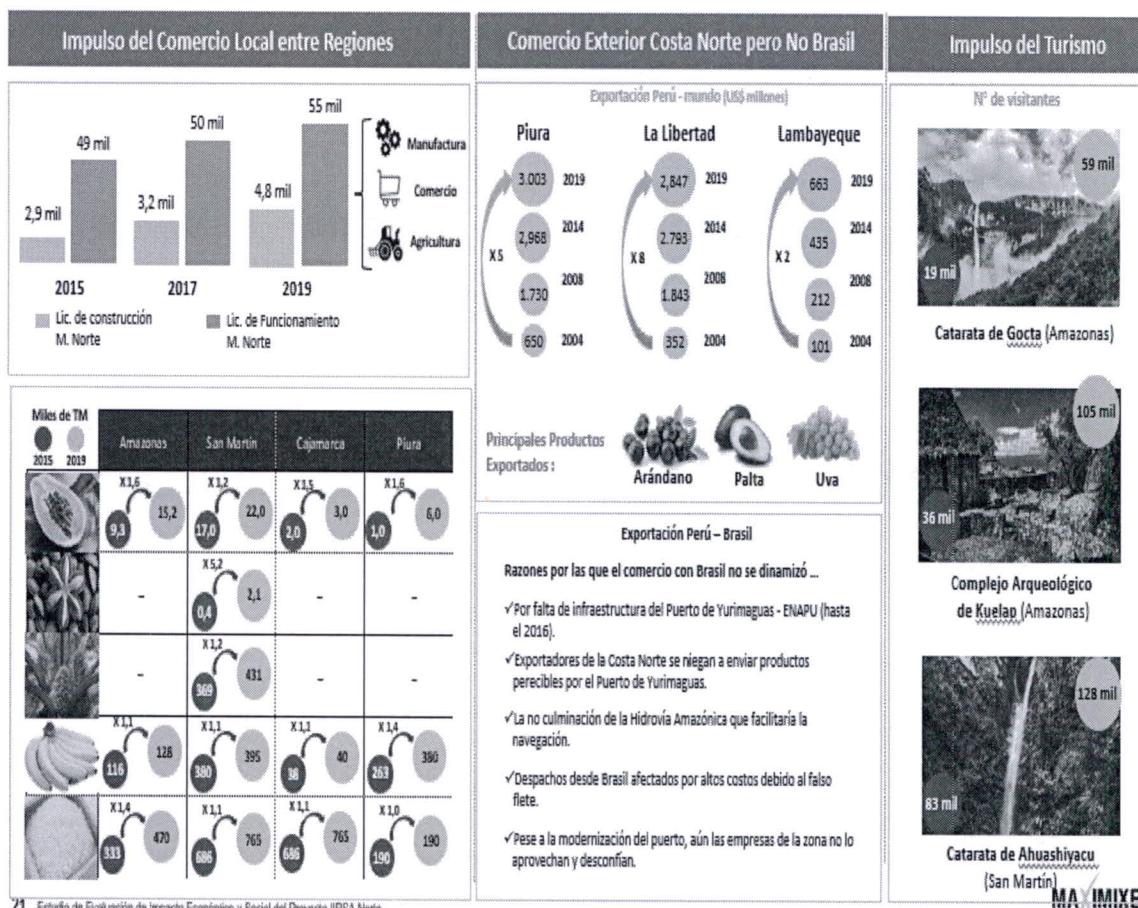


Fuente: IIRSA Norte

Al tener una infraestructura en óptimas condiciones del Eje Multimodal del Amazonas Norte trae grandes beneficios para los usuarios de esa ruta, ya que no tienen que incurrir en costos adicionales de transporte, generando grandes beneficios económicos.

Los beneficios no son únicamente para los usuarios, sino también para los sectores productivos en la zona de influencia del eje. Por ejemplo, el impulso del comercio entre las regiones que el 2019 se pudo observar un crecimiento en licencias de construcción hasta llegar hasta 4,8 mil y en licencias de funcionamiento llego a 55 mil, también se pudo observar un crecimiento entre los años 2015 al 2019 en la producción de papaya, la región Amazonas de 9.3 mil a 15.2 mil Toneladas, en San Martín fue de 17 mil a 22 mil toneladas, en Cajamarca de 2 mil a 3 mil toneladas y en Piura de 1 mil a 6 mil toneladas, también se puede observar crecimiento de la producción de otros productos como el sachu inchi, piña, plátano y arroz.

Otro de los sectores beneficiados, es el sector turismo en la cual se puede observar un crecimiento por ejemplo el número de visitas a la catarata de Gocta incremento de 19 mil a 59 mil, el complejo arqueológico de Kuelap de 36 mil a 105 mil visitas y las cataratas de Ahuashiyacu de 83 mil a 128 mil visitas.



3. Identificación del problema

En la actualidad, esta ruta tiene varios puntos críticos, que ponen en riesgo el transporte entre la costa del Perú con el oriente peruano, tal como se muestran en el siguiente gráfico:

Mapa de Ubicación



Fuente: IIRSA NORTE

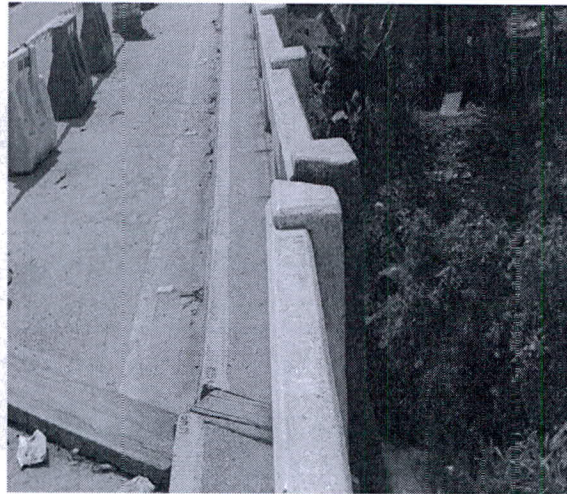
Puente Aguas Claras (Tramo 03: Corral Quemado – Rioja)

Según la concesionaria IIRSA NORTE, el 26 de mayo de 2019, se registró un movimiento sísmico de 8.0 grados de magnitud, ocasionando graves daños al Puente Aguas Claras, como desplazamiento horizontal y rotacional de las losas del puente, actualmente solo se transita por una vía.



Puente Naranjillo (Tramo 03: Corral Quemado – Rioja)

Según la concesionaria IIRSA NORTE, el 26 de mayo de 2019, se registró un movimiento sísmico de 8.0 grados de magnitud, ocasionando graves daños al Puente Naranjillo, como desplazamiento horizontal y rotacional de las losas del puente.



Tramo 01: Tarapoto - Yurimaguas

Según la concesionaria IIRSA NORTE, el 14 de diciembre del 2014 y el 01 de enero 2015, se presentaron 02 eventos geodinámicos de gran magnitud, correspondientes a movimientos en masa sucesivos que afectaron al talud superior e inferior, originando la destrucción total de la infraestructura desde las progresivas km 17+200 al 17+600.



Sector Aserradero (Tramo 03: Corral Quemado – Rioja)

Según la concesionaria IIRSA NORTE, el 28 de noviembre de 2021, se registró un movimiento sísmico de 7.5 grados de magnitud, que afectaron al talud superior e inferior, originando la destrucción total de la infraestructura desde las progresivas km 263+936.33 al 268+030.



Con la destrucción de esta infraestructura, se tuvo que construir un desvío de dos tramos: desde el puente Machugal, del kilómetro 62 al kilómetro 270 de la carretera, y de los kilómetros 274 y 275, generando grandes pérdidas económicas para las regiones de Amazonas, San Martín y Loreto.

Otra ruta nacional que necesita urgente atención está entre Tarapoto - Dv. Tingo María que cuenta con 459.41 Km, los tramos que forman parte de esta ruta son:

Cuadro N°02: Tramos Tarapoto - Dv. Tingo María

N° TRAMO	TRAMO	LONGITUD (Km)
I	TARAPOTO- PICOTA	56.50
II	PICOTA-CASPIZAPA	11.00
III	CASPIZAPA -JUANJUI	63.00
IV	JUANJUI-CAMPANILLA	43.28
V	CAMPANILLA- PIZANA	90.00
VI	PIZANA – TOCACHE	38.56
VII	TOCACHE- PTE. PORONGO	30.00
VIII	PTE. PORONGO- EMP. PE 18A (DV. TINGO MARIA)	125.00
LONGITUD TOTAL		459.41

Fuente: Elaboración Propia



Fuente: MTC-Provias Nacional

Tramo I: Tarapoto - Picota

Según el informe de estado situacional del corredor vial PE-5N del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, este tramo cuenta con las siguientes características:

Características Técnicas

- | | | |
|------------------------|---|--|
| a. Longitud | : | 56.50 Km. |
| b. Punto Inicial | : | Prog.: 624+500 KM (Tarapoto).
351051.15m E – 9280394.24m S. 356 msnm. |
| c. Punto Final | : | Prog.: 681+000 KM (Picota).
352715.35m E – 9234916.54m S. 22 msnm. |
| d. Categoría de la Vía | : | Segunda Clase. |
| e. Red Vial | : | Ruta Nacional PE-5N. |
| f. Obra | : | Conservación Niveles de Servicio. |
| g. Ancho de la calzada | : | 7.20 m. |
| h. Ancho de bermas | : | 0.80m a cada lado. |
| i. Velocidad directriz | : | 60 a 80 Km/h. |
| j. Derecho de vía | : | 25 m. c/cada lado del eje. |
| k. Pavimento | : | Carpeta asfáltica (e= 7.5 cm). |
| l. Cunetas | : | 1.00x 0.50m (Triangulares revestidas). |

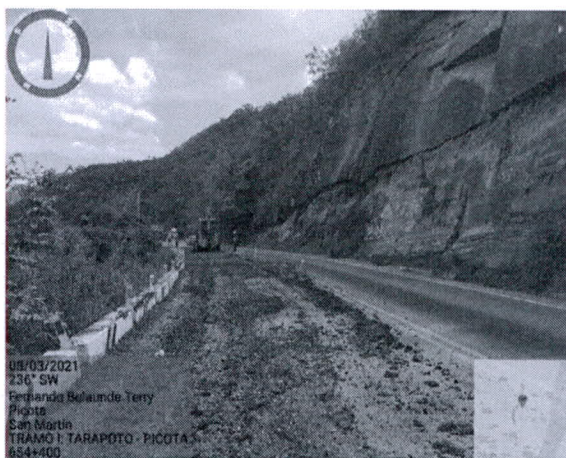
El tramo cuenta con 05 puentes de los cuales 04 están en un estado regular y solo uno en buen estado que es el puente Colombia

Cuadro N°03:

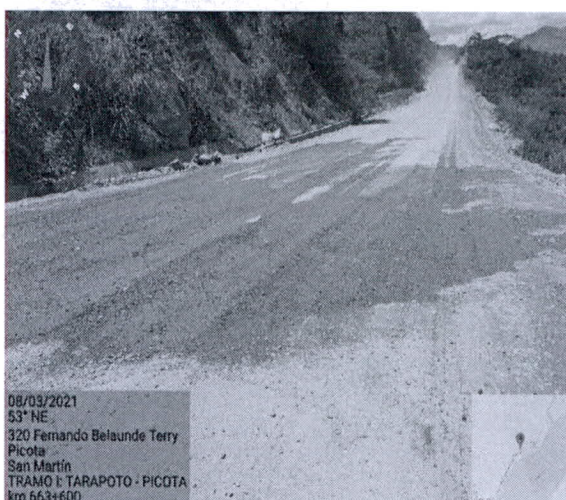
PUENTE	LUZ (m)	TIPO	ESTADO
Ahuashiyacu	20.00	Losas con Viga - C°A°.	Regular.
Pucayacu	33.53	Acrow - Acero Estructural.	Regular.
Shatuyacu	16.00	Marco - C°A°.	Regular.
Colombia		Reticulado – Acero Estructural.	Bueno.
Paujilzapa	30.00	Reticulado – Acero Estructural.	Regular.

Fuente: MTC – Provias Nacional

Durante el trayecto se cuenta con varios **PUNTOS CRÍTICOS** que viene a ser el sector o Tramo de la Vía que no cumple con el nivel de servicio requerido, por presentar eventos de Geodinámica Interna y Externa. Así como los que alteran la transitabilidad de los caminos: Huaicos, Erosión, Deslizamiento y Derrumbes. El estado de transitabilidad de este Tramo I es Regular, debido a que presenta daños menores a moderados, pero que no constituye una obstrucción importante al tráfico.



Según el MTC existe una falla geotécnica del tipo Talud inestable, entre progresivas **KM 654+400 – KM 654+600**; en el lado derecho, con una longitud aproximada de 200 m.



Falla geotécnica del tipo Talud inestable, entre progresivas **KM 663+290 – KM 664+510**; en el lado derecho, con una longitud aproximada de 330 m.

Tramo II: Picota - Caspizapa

Según el informe de estado situacional del corredor vial PE-5N del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, este tramo cuenta con las siguientes características:

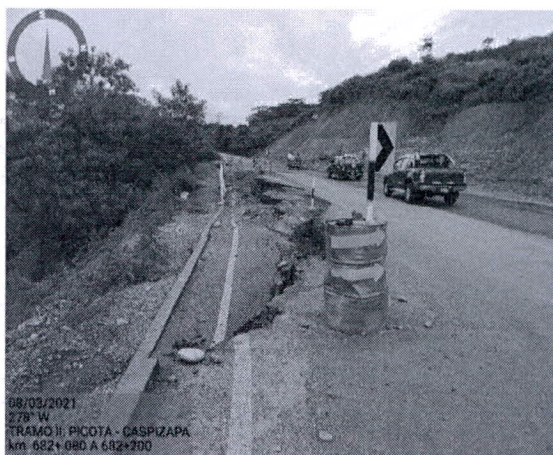
Características Técnicas:

- | | | |
|------------------------|---|--|
| a. Longitud | : | 11.00 Km. |
| b. Punto Inicial | : | Prog.: 681+000 KM (Picota).
352715.35m E – 9234916.54m S.222 msnm. |
| c. Punto Final | : | Prog.: 692+000 KM (Caspizapa).
343041.04m E – 9230845.71m S.232 msnm. |
| d. Categoría de la Vía | : | Segunda Clase. |
| e. Red Vial | : | Ruta Nacional PE-5N. |
| f. Obra | : | Conservación Niveles de Servicio. |
| g. Ancho de la calzada | : | 7.20 m. |
| h. Ancho de bermas | : | 0.80m a cada lado. |
| i. Velocidad directriz | : | 60 a 80 Km/h. |
| j. Derecho de vía | : | 25 m. c/cada lado del eje. |
| k. Pavimento | : | TSB. |
| l. Cunetas | : | 1.00x 0.50m (Triangulares revestidas). |

Cuenta con cunetas construidas lateralmente a lo largo de la carretera, que se encuentran obstruidas por derrumbes menores que se suscita por taludes muy empinados y de material rocoso suelto; a lo largo del Tramo se encuentra a un solo lado del eje longitudinal.

El estado de transitabilidad de este tramo es Regular, debido a que presenta daños menores a moderados, pero que no constituye una obstrucción importante al tráfico.

Un ejemplo es el asentamiento de carretera, pérdida de plataforma y baches; por problemas geológicos entre las progresivas: **KM 682+080 – KM 682+200** con un total de **120m** de daños generalizados en el pavimento.





KAROL PAREDES FONSECA
Congresista de la República

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

Tramo III: Caspizapa - Juanjuí

Según el informe de estado situacional del corredor vial PE-5N del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, este tramo cuenta con las siguientes características:

Características Técnicas:

- a. Longitud : **63.00 Km.**
- b. Punto Inicial : **Prog.: 692+000 KM (Caspizapa).**
343041.04m E – 9230845.71m S.232 msnm.
- c. Punto Final : **Prog.: 755+000 KM (Juanjuí).**
308594.17m E – 9204940.07m S.276 msnm.
- d. Categoría de la Vía : **Segunda Clase.**
- e. Red Vial : **Ruta Nacional PE-5N.**
- f. Obra : **Conservación Niveles de Servicio.**
- g. Ancho de la calzada : **7.20 m.**
- h. Ancho de bermas : **0.60m a cada lado.**
- i. Velocidad directriz : **60 a 80 Km/h.**
- j. Derecho de vía : **25 m. c/cada lado del eje.**
- k. Pavimento : **Carpeta asfáltica (e= 7.5 cm).**
- l. Cunetas : **1.00x 0.50m (Triangulares revestidas).**

El tramo cuenta con 05 puentes de los cuales los 05 están en un estado regular.

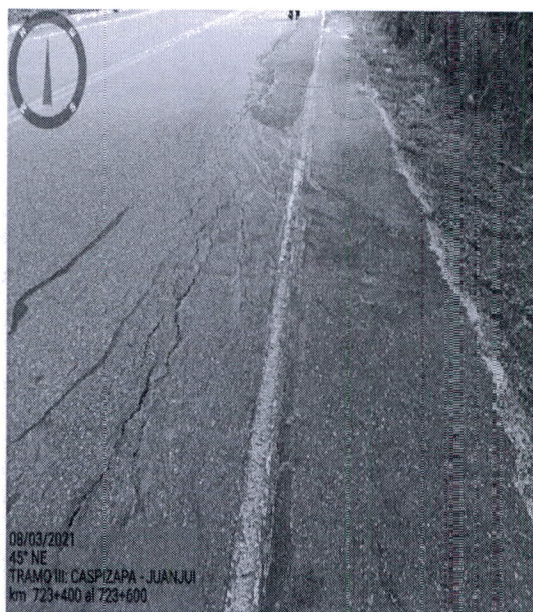
Cuadro N°04:

PUENTE	LUZ (m)	TIPO	ESTADO
Sisa	50.80	Reticulado – Acero Estructural.	Regular.
Intiyacu	20.50	Sección Compuesta – Acero Estructural.	Regular.
Tingo de Saposoa	81.40	Reticulado – Acero Estructural.	Regular.
KM 726+725	7.00	Marco - C°A°.	Regular.
Juanjuicillo	20.90	Sección Compuesta – Acero Estructural.	Regular.

Fuente: MTC – Provias Nacional

El estado de transitabilidad de este Tramo III es Regular, debido a que presenta daños menores a moderados, pero que no constituye una obstrucción importante al tráfico.

Según el MTC un ejemplo es el asentamiento de carretera, pérdida de carpeta asfáltica y baches en el lado izquierdo; por problemas geológicos entre las progresivas: **KM 723+200 – KM 723+600** con un total de **200 m** de daños generalizados en el pavimento.



Tramo IV: Juanjuí - Campanilla

Según el informe de estado situacional del corredor vial PE-5N del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, este tramo cuenta con las siguientes características:

Características Técnicas:

- | | | |
|------------------------|---|---|
| a. Longitud | : | 43.28 Km. |
| b. Punto Inicial | : | Prog.: 811+000 KM (Juanjuí).
308594.17m E – 9204940.07m S.276 msnm. |
| c. Punto Final | : | Prog.: 767+000 KM (Campanilla).
317703.76m E – 9171887.62m S.316 msnm. |
| d. Categoría de la Vía | : | Segunda Clase. |
| e. Red Vial | : | Ruta Nacional PE-5N. |
| f. Obra | : | Conservación Niveles de Servicio. |
| g. Ancho de la calzada | : | 7.20 m. |
| h. Ancho de bermas | : | 0.60m a cada lado. |
| i. Velocidad directriz | : | 60 a 80 Km/h. |
| j. Derecho de vía | : | 25 m. c/cada lado del eje. |
| k. Pavimento | : | Carpeta asfáltica (e= 7.5 cm). |
| l. Cunetas | : | 1.00x 0.50m (Triangulares revestidas). |

El tramo cuenta con 13 puentes de los cuales 10 están en un estado regular y 03 en buen estado.

Cuadro N°05:

PUENTE	LUZ (m)	TIPO	ESTADO
Cangrejo	10.00	Losa de C°A°.	Regular.
Santa María	8.50	Losa de C°A°.	Regular.
Huayabamba		Colgante-Acero Estructural.	Bueno.
Gaspar	10.00	Losa de C°A°.	Regular.
Machado (1 Vano)	6.00	Marco de C°A°..	Bueno.
Salinas	15.80	Sección Compuesta-Acero Estructural.	Regular.
Huinguillo	10.00	Losa de C°A°.	Regular.
Platanal	8.50	Losa de C°A°.	Regular.
Shitariyacu	35.00	Sección Compuesta-Acero Estructural.	Regular.
Macana	10.50	Losa de C°A°.	Regular.
Balsayacu III	31.00	Reticulado-Acero Estructural	Regular.
Balsaquillo I	31.00	Reticulado-Acero Estructural	Bueno.
Guacamayo	10.00	Losa de C°A°.	Regular.

Fuente: MTC – Provias Nacional

El estado de transitabilidad de este Tramo IV es Regular, debido a que presenta daños menores a moderados, pero que no constituye una obstrucción importante al tráfico.

Según el MTC un ejemplo es la erosión de plataforma de carretera entre las progresivas: **KM 779+880 – KM 779+930**; acumulando **50 m** de erosión de vía.



Tramo V: Campanilla - Pizana

Según el informe de estado situacional del corredor vial PE-5N del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, este tramo cuenta con las siguientes características:

Características Técnicas:

a. Longitud	:	90.00 Km.
b. Punto Inicial	:	Prog.: 762+000 KM (Campanilla). 317703.76m E – 9171887.62m S.316 msnm.
c. Punto Final	:	Prog.: 672+000 KM (Pizana). 318107.61m E – 9114365.98m S.450 msnm.
d. Categoría de la Vía	:	Segunda Clase.
e. Red Vial	:	Ruta Nacional PE-5N.
f. Obra	:	Conservación Niveles de Servicio.
g. Ancho de la calzada	:	7.20 m.
h. Ancho de bermas	:	0.30m a cada lado.
i. Velocidad directriz	:	60 a 80 Km/h.
j. Derecho de vía	:	25 m. c/cada lado del eje.
k. Pavimento	:	Carpeta asfáltica (e= 7.5 cm).
l. Cunetas	:	0.50x 0.50m (Cuadrada Encajonada).

Actualmente se encuentran entre 05 puntos críticos en el tramo que se encuentran mejorando porque se encuentran en construcción de la Vía.



Según el MTC un ejemplo es la falla Geológica del tipo Suelo inestable, que se encuentra ubicada entre las progresivas **KM 720+400 – KM 720+600**; con una longitud L=200.00m aprox. y un ancho de A=11.20m.



Otro punto crítico es la zona de alto deterioro del Puente Punta Arenas, que se encuentra ubicada entre las progresivas **KM 754+100 – KM 754+371.8**; con una longitud $L=271.80\text{m}$. y un ancho de $A=7.20\text{m}$.

Tramo VI: Pizana – Tocache

Según el informe de estado situacional del corredor vial PE-5N del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, este tramo cuenta con las siguientes características:

Características Técnicas:

- | | | |
|------------------------|---|--|
| a. Longitud | : | 38.56 Km. |
| b. Punto Inicial | : | Prog.: 671+560 KM (Pizana).
318107.61m E – 9114365.98m S.450 msnm. |
| c. Punto Final | : | Prog.: 633+000 KM (Tocache).
332563.84m E – 9094785.34m S.497 msnm. |
| d. Categoría de la Vía | : | Segunda Clase. |
| e. Red Vial | : | Ruta Nacional PE-5N. |
| f. Obra | : | Conservación Niveles de Servicio. |
| g. Ancho de la calzada | : | 7.20 m. |
| h. Ancho de bermas | : | 0.50m a cada lado. |
| i. Velocidad directriz | : | 60 a 80 Km/h. |
| j. Derecho de vía | : | 25 m. c/cada lado del eje. |
| k. Pavimento | : | Carpeta asfáltica (e= 7.5 cm). |
| l. Cunetas | : | 1.00x 0.50m (Triangulares revestidas). |



Según el MTC un ejemplo es la falla geotécnica del tipo Talud inestable que fue atendido con una emergencia vial entre las progresivas **KM 663+720 – KM 663+770**; volumen eliminado de 3,239 m³.



Otro punto crítico es la zona de alto deterioro Puente Pizana, que se encuentra en ubicada entre las progresivas **KM 680+666 – KM 680+806**; con una longitud $L=150$ m. y un ancho de $A=7.20$ m, actualmente se encuentra inoperativo por deterioro estructural de uno de los cables principales, generando grandes pérdidas económicas a los departamentos de Huánuco, Ucayali, San Martín y Loreto.

Tramo VII: Tocache -Porongo

Según el informe de estado situacional del corredor vial PE-5N del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, este tramo cuenta con las siguientes características:

Características Técnicas:

- | | | |
|------------------------|---|--|
| a. Longitud | : | 30.00 Km. |
| b. Punto Inicial | : | Prog.: 633+000 KM (Tocache).
332563.84m E – 9094785.34m S.497 msnm. |
| c. Punto Final | : | Prog.: 603+000 KM (Porongo).
352037.00m E – 9079028.00m S.450 msnm. |
| d. Categoría de la Vía | : | Segunda Clase. |
| e. Red Vial | : | Ruta Nacional PE-5N. |
| f. Obra | : | Conservación Niveles de Servicio. |
| g. Ancho de la calzada | : | 7.20 m. |
| h. Ancho de bermas | : | 0.30m a cada lado. |
| i. Velocidad directriz | : | 60 a 80 Km/h. |
| j. Derecho de vía | : | 25 m. c/cada lado del eje. |
| k. Pavimento | : | Carpeta asfáltica (e= 7.5 cm). |
| l. Cunetas | : | 1.00x 0.50m (Triangulares revestidas). |



Según el MTC un ejemplo de evidente deterioro de plataforma de carretera por canal de agua. En la progresiva: **KM 611+650**; en el lado izquierdo, con una sección de **6.00m. X 1.00m.** de vía protegido solo con afirmado; requiere de cuneta revestida o canal de sequía.

Tramo VIII: Porongo - DV. Tingo María

Según el informe de estado situacional del corredor vial PE-5N del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, este tramo cuenta con las siguientes características:

Características Técnicas:

a. Longitud	:	125.00 Km.
b. Punto Inicial	:	Prog.: 603+000 KM (Porongo). 352037.00m E – 9079028.00m S.450 msnm.
c. Punto Final	:	Prog.: 478+000 KM (Porongo). 394513.69m E – 8984425.87m S.620 msnm.
d. Categoría de la Vía	:	Segunda Clase.
e. Red Vial	:	Ruta Nacional PE-5N.
f. Obra	:	Conservación Niveles de Servicio.
g. Ancho de la calzada	:	7.20 m.
h. Ancho de bermas	:	0.50m a cada lado.
i. Velocidad directriz	:	60 a 80 Km/h.
j. Derecho de vía	:	25 m. c/cada lado del eje.
k. Pavimento	:	Carpeta asfáltica (e= 7.5 cm).
l. Cunetas	:	1.00x 0.50m (Triangulares revestidas).



Según el MTC un ejemplo Tramo con afirmado, con baches profundos que actualmente se está trabajando con el mantenimiento periódico del **D.U. 070-2020**; entre las progresivas: **KM 552+560 – KM 553+060**; en toda la plataforma de la vía en la localidad de **Madre Mía** con un total de **500m** de vía solo con afirmado.

Asimismo, el mismo Ministerio de Transportes y Comunicaciones por medio de Provias Nacional ha identificado y priorizado los 20 puntos más críticos del Tramo: EMP. PE 18A (DV. TINGO MARIA) — PTE. PORONGO– TOCACHE – PIZANA – CAMPANILLA – JUANJUI – CASPIZAPA – PICOTA – TARAPOTO, que necesitan una pronta atención.

Cuadro N°06:

N°	ACTIVIDAD A REALIZAR	TRAMO	LUGAR DE PLATAFORMA	PROGRESIVAS		LONGITUD KM
				INICIO	FIN	
01	EROSIÓN DE PLATAFORMA EN LA VICTORIA	III	LADO DERECHO	750+140	750+030	000+110
02	EROSIÓN DE PLATAFORMA	IV	PLATAFORMA COMPLETA	805+580	805+530	000+050
				805+557	805+553	000+004
				805+580	805+530	000+050
03	EROSIÓN DE PLATAFORMA	IV	PLATAFORMA COMPLETA	802+805	802+795	000+010
				802+830	802+770	000+060
04	EROSIÓN DE PLATAFORMA	IV	PLATAFORMA COMPLETA	795+955	795+945	000+010
				795+990	795+910	000+080
				795+990	795+910	000+080
05	EROSIÓN DE PLATAFORMA	IV	PLATAFORMA COMPLETA	794+140	794+110	000+030
				794+210	794+080	000+130
06	EROSIÓN DE PLATAFORMA	IV	PLATAFORMA COMPLETA	793+860	793+790	000+070
				793+860	793+790	000+070
				793+830	793+820	000+010
				793+827	793+823	000+004
07	EROSIÓN DE PLATAFORMA	IV	PLATAFORMA COMPLETA	792+695	792+665	000+030
				793+140	792+130	001+010
				793+140	792+130	001+010
08	EROSIÓN DE PLATAFORMA	IV	PLATAFORMA COMPLETA	792+050	792+030	000+020
				792+050	792+030	000+020
09	EROSIÓN DE PLATAFORMA	IV	PLATAFORMA COMPLETA	791+650	791+640	000+010
				791+650	791+640	000+010



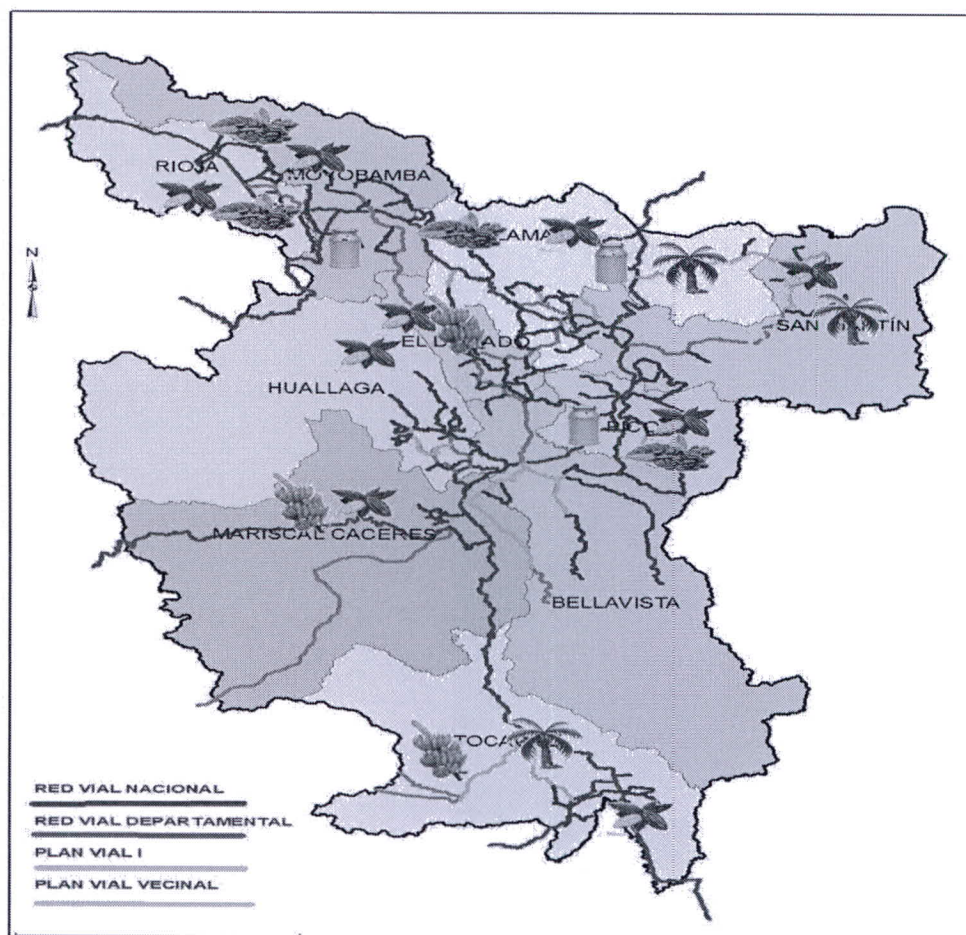
KAROL PAREDES FONSECA
Congresista de la República

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

10	EROSIÓN DE PLATAFORMA	IV	PLATAFORMA COMPLETA	791+380	791+350	000+030
				791+380	791+350	000+030
				791+367	791+363	000+004
11	EROSIÓN DE PLATAFORMA	IV	LADO DERECHO	783+385	783+355	000+030
				783+560	783+260	000+300
				783+560	783+250	000+310
12	EROSIÓN DE PLATAFORMA	IV	LADO DERECHO	779+930	779+880	000+050
				779+928	779+875	000+053
13	EROSIÓN DE PLATAFORMA-ANGASSHYACU	VIII	LADO IZQUIERDO	507+320	507+290	000+030
14	ASENTAMIENTO DE PLATAFORMA-TULUMAYO	VIII	PLATAFORMA COMPLETA	478+450	478+260	000+190
				478+450	478+200	000+250
15	ASENTAMIENTO DE PLATAFORMA-JERUSALEM	VIII	LADO IZQUIERDO	562+264	562+233	000+031
				562+264	562+233	000+031
16	ASENTAMIENTO DE PLATAFORMA-SAN JACINTO	VIII	LADO IZQUIERDO	566+210	566+170	000+040
				566+210	566+170	000+040
17	ASENTAMIENTO DE PLATAFORMA-SAN JACINTO	VIII	LADO IZQUIERDO	566+340	566+300	000+040
				566+340	566+300	000+040
18	ASENTAMIENTO DE PLATAFORMA-SAN JACINTO	VIII	LADO IZQUIERDO	566+485	566+423	000+062
				566+485	566+423	000+062
19	ASENTAMIENTO DE PLATAFORMA-NUEVO DOS DE MAYO	VIII	LADO IZQUIERDO	569+000	568+987	000+013
				569+000	568+987	000+013
20	ASENTAMIENTO DE PLATAFORMA-NUEVO PROGRESO	VIII	LADO IZQUIERDO	586+800	586+763	000+037
				586+840	586+763	000+077

Fuente: MTC – Provias Nacional

Las rutas regionales también necesitan urgente atención, el Gobierno Regional de San Martín, tiene identificado tramos, englobados en el Plan Vial I y en el Plan Vial II, además de dos tramos importantes como son: SM-106 EMPALME PE-5N (PUENTE COLOMBIA) - SHAPAJA – CHAZUTA y SM-102 EMP. PE-05-CUÑUMBUQUE – ZAPATERO – SAN JOSÉ DE SISA.



Red Departamental Plan Vial I:

Según el Gobierno Regional de San Martín, en el 2014, la red vial departamental de San Martín contaba solo con 178.70 km de vías asfaltadas que representaban el 15.80% del total. Sin embargo, al 2019 con el Plan Vial I se ha logrado reducir la brecha en 55.36% de vías asfaltadas, que representan de 442.342 kilómetros, beneficiando a la población y reduciendo costos de transporte y tiempo.

Cuadro N°07:

RUTA REGIONAL	TRAMO	LONGITUD (Km)
SM-111	EMP. PE-5N (TOCACHE) - NVA. ESPERANZA - JORGE CHÁVEZ - DIVISIÓN PALMA DE ESPINO	35.20
SM-110	EMP. PE-5N (DV. YACUSISA) - LAS PALMAS - CALABAZA - TAMBO DE PAJA - METAL	38.16
SM-105	EMP. PE-5N (PONGO DE CAYNARACHI) - BARRANQUITA - PELEJO - PAPAPLAYA Y ACCESO A PONGO ISLA	103.00
SM-100	EMP SM 102 (SAN JOSÉ DE SISA) – SHATOJA-SAN MARTIN DE ALAO	16.315



KAROL PAREDES FONSECA
Congresista de la República

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

SM-690-691	EMP PE - 5N (MORALES) –SAN PEDRO DE CUMBAZA- SAN ANTONIO DE CUMBAZA, EMP SM-690 (SAN PEDRO DE CUMBAZA) -SAN ROQUE DE CUMBAZA	18.732
SM-677	EM. SM-104 (LAMAS) - COCHAPATA - PAMASHTO	10.500
SM-107	PICOTA - SHAMBOYACU	25.17
SM-108	NUEVO LIMA - BARRANCA	23.78
SM-118	EMP PE-5N (PTE BELLAVISTA)-EMP SM-108	15.93
SM-119	BELLAVISTA-LEDOY-PAJARILLO-PUENTE TARATA-ALTO CUÑUMBUZA	76.09
SM-120	EMP PE-5N (PTE SANTA MARTA) – PACHIZA - HUICUNGO	8.42
SM-103 y SM-117	EMP. SM 103 (PISCOYACU) - DV. SAN LORENZO - SHAPUMBA - EMP. SM 103 - NUEVO SACANCHE - LA PRIMAVERA - SANTA ROSA - AGUA AZUL - EL DORADO	32.00
SM-100	EMP. PE - 5N (MOYOBAMBA) - JEPELACIO Y TRAMO: EMP. PE - 5N (NUEVA CAJAMARCA) - YURACYACU - POSIC - EMP. PE - 5N (RIOJA)	39.045
LONGITUD TOTAL		442.342

Fuente: Elaboración Propia

En el Plan Vial I, el Estado ha invertido S/. 470,431,072.93, mediante la ejecución de 06 proyectos, dicha inversión corre el riesgo de que se pierda si es que no se continua con su etapa de operación y mantenimiento, teniendo en cuenta que el tipo de pavimentos utilizados para su ejecución fueron el Slurry, Tratamiento Superficial Bicapa (TSB), Base Granular, Sub-Base y Mejoramiento de Sub Rasante.

Cuadro N°08:

CUI	NOMBRE DEL PROYECTO	MONTO
238509	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA DEPARTAMENTAL, RUTA SM - 111, EMP. PE-5N (TOCACHE) - NVA. ESPERANZA - JORGE CHÁVEZ - DIVISIÓN PALMA DE ESPINO, DISTRITOS DE TOCACHE Y UCHIZA, PROVINCIA DE TOCACHE - SAN MARTIN	34,922,629.51
238512	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA DEPARTAMENTAL RUTA SM - 110 TRAMO: EMP. PE-5N (DV. YACUSISA) - LAS PALMAS - CALABAZA - TAMBO DE PAJA - METAL, DISTRITO DE TOCACHE, PROVINCIA DE TOCACHE - SAN MARTIN	41,875,794.02
238513	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA DEPARTAMENTAL SM-105 EMP. PE-5N (PONGO DE CAYNARACHI) - BARRANQUITA - PELEJO - PAPAPLAYA Y ACCESO A PONGO ISLA, PROVINCIAS DE SAN MARTIN Y LAMAS - SAN MARTIN	112,321,801.23
238535	MEJORAMIENTO CARRETERA DEP EMP PE - 5N (MORALES) - SAN ANTONIO DE CUMBAZA Y ACCESO A SAN ROQUE DE CUMBAZA, LAMAS - PAMASHTO Y RUTA SM - 100, TRAMO: SAN JOSÉ DE SISA - SAN MARTIN DE ALAO PROVINCIAS DE LAMAS, EL DORADO Y SAN MARTIN - SAN MARTIN	63,015,995.00
238563	MEJORAMIENTO DE RED VIAL RUTA: SM-107: PICOTA - SHAMBOYACU; RUTA SM-108, TRAMO: NUEVO LIMA - BARRANCA, ACC. EMP PE-5N (BELLAVISTA)-ALTO CUÑUMBUZA Y TRAMO: PISCOYACU - EL DORADO; - HUALLAGA-MARISCAL CÁCERES-PICOTA-BELLAVISTA - SAN MARTIN	168,657,789.87

kparedes@congreso.gob.pe

Jr. Huallaga 358 Edificio Fernando Belaunde

Telf. (01)311777 anexo 7206



KAROL PAREDES FONSECA
Congresista de la República

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

238514	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA DEPARTAMENTAL SM - 100, TRAMO: EMP. PE - 5N (MOYOBAMBA) - JEPELACIO Y TRAMO: EMP. PE - 5N (NUEVA CAJAMARCA) - YURACYACU - POSIC - EMP. PE - 5N (RIOJA), PROVINCIAS DE MOYOBAMBA Y RIOJA - SAN MARTIN	49,637,063.30
	TOTAL	470,431,072.93

Fuente: Elaboración Propia

Los tramos priorización cubren gran parte de la región San Martín, teniendo en cuenta las distintas cadenas productivas y centros de producción, orientado a los principales corredores logístico, considerando la integración entre pueblos de la región, acercando a las ciudades más desfavorecidas con polos de desarrollo, para ello los tramos del Plan Vial I fueron divididos por su ámbito geográfico en tres redes viales.

Cuadro N°09:

RED VIAL	TRAMO
RED VIAL N° 01: RED VIAL HUALLAGA CENTRAL	EM. SM-104 (LAMAS) - COCHAPATA - PAMASHTO
	PICOTA - SHAMBOYACU
	NUEVO LIMA - BARRANCA
	EMP PE-5N (PTE BELLAVISTA)-EMP SM-108
	BELLAVISTA-LEDOY-PAJARILLO-PUENTE TARATA-ALTO CUÑUMBUZA
	EMP PE-5N (PTE SANTA MARTA) – PACHIZA - HUICUNGO
RED VIAL N° 02: RED VIAL ALTO HUALLAGA, BAJO MAYO Y BAJO HUALLAGA	EMP. PE-5N (TOCACHE) - NVA. ESPERANZA - JORGE CHÁVEZ - DIVISIÓN PALMA DE ESPINO
	EMP. PE-5N (DV. YACUSISA) - LAS PALMAS - CALABAZA - TAMBO DE PAJA - METAL
	EMP PE - 5N (MORALES) –SAN PEDRO DE CUMBAZA- SAN ANTONIO DE CUMBAZA, EMP SM-690 (SAN PEDRO DE CUMBAZA) -SAN ROQUE DE CUMBAZA
	EMP. PE-5N (PONGO DE CAYNARACHI) - BARRANQUITA - PELEJO - PAPAPLAYA Y ACCESO A PONGO ISLA
	EMP SM 102 (SAN JOSÉ DE SISA) – SHATOJA-SAN MARTIN DE ALAO
RED VIAL N° 03: RED VIAL ALTO MAYO	EMP. PE - 5N (MOYOBAMBA) - JEPELACIO Y TRAMO: EMP. PE - 5N (NUEVA CAJAMARCA) - YURACYACU - POSIC - EMP. PE - 5N (RIOJA)

Fuente: Elaboración Propia

Actualmente estas vías están sufriendo constantes estragos de la naturaleza durante la temporada de lluvias, que provocan los desbordes de ríos, quebradas y deslizamientos que ocasionan daños en las vías ya existentes hasta pérdida del pavimento, como lo ocurrido en el tramo EMP. PE - 5N (MOYOBAMBA) – JEPELACIO.



Red Departamental Plan Vial II

Según el Gobierno Regional de San Martín, el Plan Vial II es un proyecto 05 tramos, que comprende 170.63 Km. Aproximadamente de carretera a nivel de Solución Básica (Estabilizado + Slurry Seal), el cual representa el 15.10% del total de las vías departamentales; con lo que tendríamos un total de 796.11 Km de vías departamentales pavimentadas en la Región que representan a un 70.47% de las vías departamentales; donde los costos de los estudios de pre inversión ascenderían aproximadamente a S/ 4,700,000.00. Se prevé aproximadamente que el costo de ejecución de obra ascendería a S/ 265,000,000.00,

Cuadro N°10:

RUTA REGIONAL	TRAMO	LONGITUD (Km)
SM-108	EMP. SM 107 (PTE. PICOTA) – NUEVO LIMA	47.43
SM-104	EMP. PE 5N (PTE. BOLIVIA) – EMP. PE-5N (DV. LAMAS)	23.61
SM-100	JEPELACIO – SAN MARTIN	73.61
SM-101	ROQUE – EMP. SM-100	25.98
LONGITUD TOTAL		170.63

Fuente: Elaboración Propia

Para la priorización de los tramos se ha tenido en cuenta (04) puntos fundamentales establecidos por PRO-REGIÓN (Programa del MTC), estos son:

Criterio de Competitividad

"Priorizar las distintas cadenas productivas y centros de producción, orientado a los principales corredores logísticos."

Integración y/o Articulación

"La priorización de corredores considera la integración entre pueblos de la región, acercando a las ciudades más desfavorecidas con los polos de desarrollo".

Criterio de Demanda de Transporte

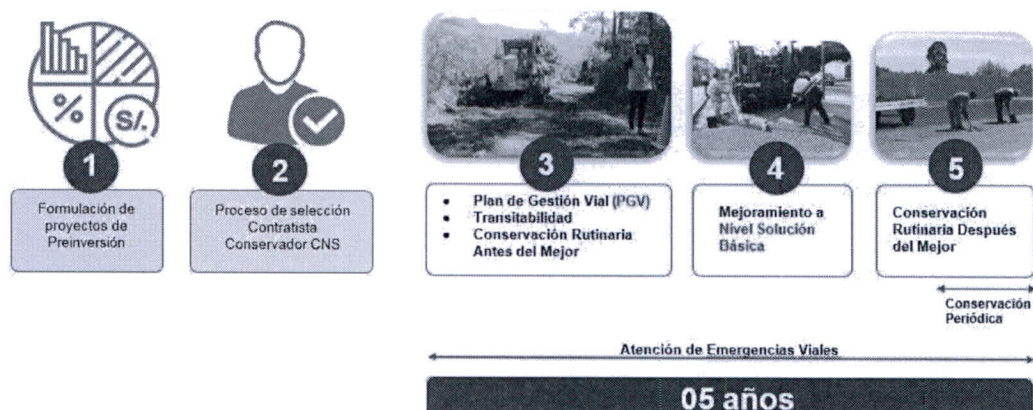
"Enfoque en los indicadores de mayor impacto en el flujo de carga actual y proyectada, tomando las recomendaciones del modelo integral del transporte de carga".

Característica de Oferta

"Enfoque productivo y de complementariedad, se refleja en las sinergias generadas al interconectarse con los corredores logísticos identificados por el MTC de las 22 cadenas logísticas".

Programa de infraestructura vial para la competitividad regional-PROREGIÓN

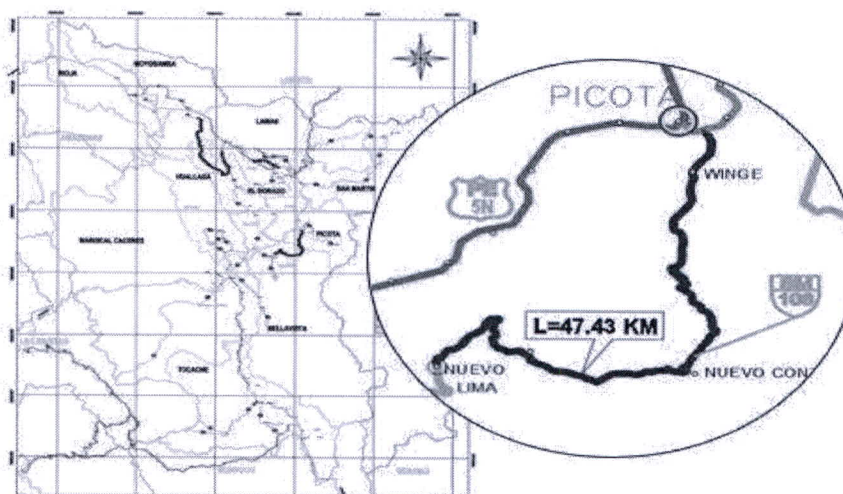
Gestión, Mejoramiento y Conservación Vial por Niveles de Servicio



Fuente: GORESAM

a) Tramo 01: EMP. SM 107 (Puente Picota) – Nuevo Lima

UBICACIÓN DEL TRAMO 01



Fuente: GORESAM

PRINCIPALES CADENAS PRODUCTIVAS QUE GENERAN MOVIMIENTO ECONOMICO

Producto	Descripción			Sin Proyecto			Con Proyecto		
		Bajo Blavo	Picota	Total	Precio Kg	Ingreso Bruto (\$/.)	Indicador Meta (5 años)	Ingresos Brutos estimados (\$/.)	Incremento % (Ha/Tn)
		Indicador Base 2019	Indicador Base 2019						
Arroz	Area Instalada (Ha)	16,371.00	3,140.00	19,511.00	0.86	104,509,780.00	30,242.05	161,770,773.86	55.00
	Producción (Tn)	100,695.00	20,828.00	121,523.00					
Café	Area Instalada (Ha)	7,857.00	480.00	8,337.00	4.15	33,270,550.00	11,463.38	49,475,926.50	37.50
	Producción (Tn)	7,597.00	420.00	8,017.00					
Maiz	Area Instalada (Ha)	3,800.00	2,770.00	6,570.00	0.79	15,371,820.00	9,066.60	21,201,337.44	38.00
	Producción (Tn)	12,840.00	6,618.00	19,458.00					
Cacao	Area Instalada (Ha)	364.30	318.00	682.30	5.65	3,277,000.00	1,091.68	5,242,793.20	60.00
	Producción (Tn)	335.00	245.00	580.00					
Platano	Area Instalada (Ha)	207.00	354.00	561.00	0.59	2,568,565.00	678.81	3,107,863.70	21.00
	Producción (Tn)	1,476.50	2,877.00	4,353.50					
Limon Sutil	Area Instalada (Ha)		13.00	13.00	1.07	178,690.00	20.15	276,836.82	55.00
	Producción (Tn)		167.00	167.00					
Naranja	Area Instalada (Ha)		10.00	10.00	0.39	48,360.00	15.50	74,958.00	55.00
	Producción (Tn)		124.00	124.00					
TOTAL						159,224,765.00		241,150,489.52	51.45

Tramo 03	Descripción	SP	CP
	Area Instalada (Ha) Total	35,684.30	52,578.17
	Producción (Tn) Total	154,222.50	233,511.02

Fuente: DRASAM
Elaboración Propia

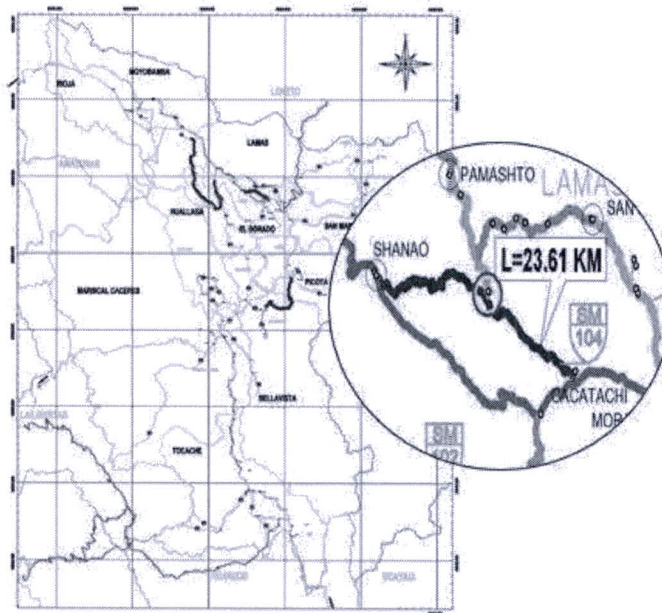
RECURSOS TURISTICOS

Tramo	Distrito	CÓDIGO	NOMBRE DEL RECURSO
3	Bajo Blavo	NO CUENTA	
	Picota	5390	LAGUNA DE SANTA ROSILLO
		3931	PLAYA PUMA WASI O DE LAS SIRENAS
			PUEBLO PUMAWASI
		5384	PUEBLO PICOTA
			RESTOS ARQUEOLÓGICOS DE USHPAPANGAL
			ZONA DE CONSERVACIÓN Y RECUPERACIÓN DE ECOSISTEMAS EL QUINILLAL

Fuente: GORESAM

b) Tramo 02: EMP. PE 5N (Puente Bolivia) – EMP. PE-5N (DV. Lamas)

UBICACIÓN DEL TRAMO 02



Fuente: GORESAM

PRINCIPALES CADENAS PRODUCTIVAS QUE GENERAN
MOVIMIENTO ECONOMICO

Producto	Descripción	Pinto Recodo	Lamas	Sin Proyecto			Con Proyecto		
		Indicador Base 2019	Indicador Base 2019	Total	Precio Kg.	Ingreso Bruto (\$/.)	Indicador Meta (5 años)	Ingresos Brutos estimados (\$/.)	Incremento % (Ha/Tn)
Café	Area Instalada (Ha)	1,017.00	2,269.50	3,286.50	4.10	12,878,100.00	3,625.83	14,271,271.31	10.33
	Producción (Tn)	955.00	2,186.00	3,141.00			3,480.80		10.82
Cacao	Area Instalada (Ha)	898.00	946.00	1,844.00	5.91	8,640,420.00	2,480.18	11,579,712.40	34.50
	Producción (Tn)	659.00	803.00	1,462.00			1,959.34		34.02
Platano	Area Instalada (Ha)	502.00	966.50	1,468.50	1.23	16,422,960.00	1,814.33	26,824,169.19	23.55
	Producción (Tn)	6,032.00	7,320.00	13,352.00			21,808.27		63.33
Maiz	Area Instalada (Ha)	101.00	69.00	170.00	0.97	267,720.00	181.90	351,121.57	7.00
	Producción (Tn)	145.00	131.00	276.00			361.98		31.15
Naranja	Area Instalada (Ha)	5.00	14.00	19.00	0.70	167,300.00	27.55	241,062.50	45.00
	Producción (Tn)	64.00	175.00	239.00			344.38		44.09
TOTAL						38,376,500.00		53,267,336.97	38.80

Tramo 04	Descripción	SP	CP
	Area Instalada (Ha) Total	6,788.00	8,129.79
	Producción (Tn) Total	18,470.00	27,954.76

Fuente: DRASAM
Elaboración Propia

RUTAS
TURISTICAS

Tramo	Distrito	CÓDIGO	NOMBRE DEL RECURSO
4	Pinto Recodo	4246	CASCADA EL PONGUITO DE CHUMBAQUIHUI
			CASCADA GALINDONA
			FIESTA PATRONAL SAN PEDRO Y SAN PABLO
		4329	LOS RAPIDOS DE HUICUNGO RAUDAL
		4371	MIRADOR PINTO RECODO
	Lamas	3009	BARRIO KECHWA NATIVO WANKU
		3023	CASCADAS DE RENACAYACU
			CASCADAS DE SUPAYWASI
		93	CATARATA DE CHAPAWANKI
		5313	FIESTA RELIGIOSA SANTA ROSA RAYMI
		5321	LA PATRONA DE LA SANTA CRUZ DE LOS MOTILONES
			LAGUNA ROMERO YACU
		1595	MIRADOR DE LA CRUZ
			MIRADOR DE LAMAS VENTANA
			MIRADOR FILO DEL CHONTAL
			MUSEO CHANKA Y DE LA DIVERSIDAD LAMISTA
			PUQUIALES DE MUNICHIS- METALILLO
			PUQUIALES DE SALAS YACU
		1596	SALA ETNOGRÁFICA DE LAMAS

kparedes@congreso.gob.pe

Jr. Huallaga 358 Edificio Fernando Belaunde

Telf. (01)311777 anexo 7206

c) Tramo 03: Jepelacio – San Martín

UBICACIÓN DEL TRAMO 03



Fuente: GORESAM

PRINCIPALES CADENAS PRODUCTIVAS QUE GENERAN
MOVIMIENTO ECONOMICO

Productos	Descripción	Distrito		Sin Proyecto			Con Proyecto		
		Jepelacio	San Martín de Alao	Total	Precio	Ingreso Bruto (S/.)	Indicador Meta (5 años)	Ingreso Bruto Estimado (S/.)	Incremento % (Ha/Tn)
		Indicador Base 2019	Indicador Base 2019						
Cacao	Área Instalada (Ha)	199.50	641.00	840.50	5.53	4,230,450.00	1,080.88	5,439,327.52	28.60
	Producción (Tn)	183.00	582.00	765.00			983.60		28.58
Café	Área Instalada (Ha)	4,375.60	1,203.00	5,578.60	4.95	26,442,900.00	6,136.46	29,160,457.92	10.00
	Producción (Tn)	4,187.00	1,155.00	5,342.00			5,891.00		10.28
Plátano	Área Instalada (Ha)	1,132.00	790.50	1,922.50	0.57	14,424,990.00	2,037.85	15,286,320.42	6.00
	Producción (Tn)	15,707.00	9,600.00	25,307.00			26,818.11		5.97
Maíz	Área Instalada (Ha)	90.00	1,370.00	1,460.00	0.90	2,478,600.00	1,788.50	3,042,238.50	22.50
	Producción (Tn)	14.00	2,740.00	2,754.00			3,380.27		22.74
Arroz	Área Instalada (Ha)	394.00		394.00	0.74	1,816,700.00	545.10	2,513,015.41	38.35
	Producción (Tn)	2,455.00		2,455.00			3,395.97		38.33
Limon Sutil	Área Instalada (Ha)	7.00		7.00	0.75	64,875.00	8.05	74,623.50	15.00
	Producción (Tn)	86.50		86.50			99.50		15.03
Naranja	Área Instalada (Ha)	19.00	4.50	23.50	0.49	146,510.00	28.67	178,694.38	22.00
	Producción (Tn)	245.00	54.00	299.00			364.68		21.97
TOTAL						49,605,025.00		55,694,677.65	12.28

Tramo 01	Descripción		SP	SC
	Area Instalada (Ha) Totales		10,226.10	11,625.51
	Producción (Tn) Totales		37,008.50	40,933.12

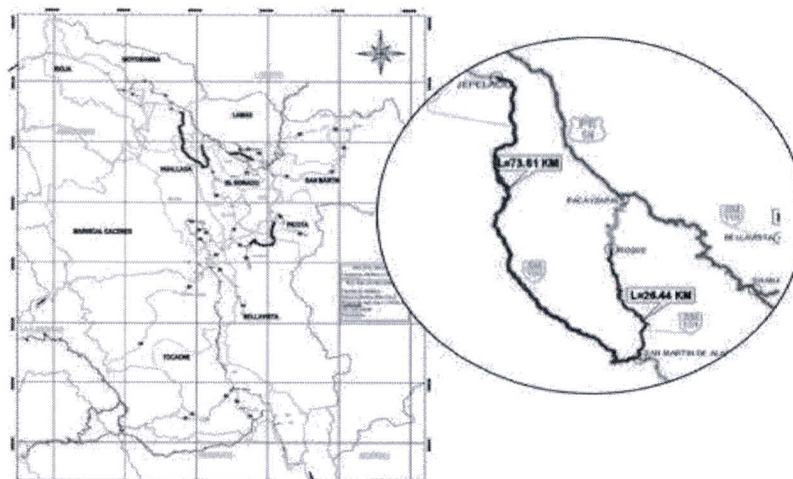
Fuente: DRASAM
Elaboración Propia

RUTAS TURISTICAS

Tramo	Distrito	CÓDIGO	NOMBRE DEL RECURSO
1	Jepelacio	1592	AGUAS TERMALES Y SULFUROSAS DE JEPELACIO
		1834	CASCADA DE LAHUARPIA
		2434	CASCADA DE LEJIAYACU
		1736	CASCADA DE PACCHA
			CASCADA SANTA ROSA
		3170	PINTURA RUPESTRE DE AUCAPATA

d) Tramo 04: Roque – EMP. SM-100

UBICACIÓN DEL TRAMO 04



RUTAS TURISTICAS

Tramo	Distrito	CÓDIGO	NOMBRE DEL RECURSO
2	Alosnos de Alvarado		CERRO "CAMPANA"

Fuente: GORESAM

PRINCIPALES CADENAS PRODUCTIVAS QUE GENERAN
MOVIMIENTO ECONOMICO

Producto	Descripción	Distrito		Sin Proyecto			Con Proyecto		
		Alonso de Alvarado	San Martín de Alao	Total	Precio	Ingreso Bruto (\$/.)	Indicador Meta (\$ años)	Ingreso Bruto Estimado (\$/.)	Incremento % (Ha/Tn)
		Indicador Base 2019	Indicador Base 2019						
Cacao	Área Instalada (Ha)	90.00	641.00	731.00	5.73	3,724,500.00	1,191.90	6,078,309.48	63.05
	Producción (Tn)	68.00	582.00	650.00			1,060.79		63.20
Café	Área Instalada (Ha)	5,079.00	1,203.00	6,282.00	4.79	29,314,800.00	6,520.72	30,297,202.75	3.80
	Producción (Tn)	4,965.00	1,155.00	6,120.00			6,325.09		3.35
Platano	Área Instalada (Ha)	595.00	790.50	1,385.50	0.58	10,482,340.00	1,478.33	11,180,894.11	6.70
	Producción (Tn)	8,473.00	9,600.00	18,073.00			19,277.40		6.66
Maíz	Área Instalada (Ha)	59.00	1,370.00	1,429.00	0.90	2,475,900.00	1,699.08	2,951,303.70	18.90
	Producción (Tn)	11.00	2,740.00	2,751.00			3,279.23		19.20
Limon Sutil	Área Instalada (Ha)	12.00		12.00	0.76	28,500.00	49.50	117,750.60	312.50
	Producción (Tn)	37.50		37.50			154.94		313.16
Naranja	Área Instalada (Ha)	6.00	4.50	10.50	0.48	61,920.00	12.81	75,568.75	22.00
	Producción (Tn)	75.00	54.00	129.00			157.43		22.04
TOTAL						46,087,960.00		50,701,029.39	10.01

Tramo 02	Descripción	SP	SC
	Area Instalada (Ha) Totales	9,850.00	10,952.33
	Producción (Tn) Totales	27,760.50	30,254.88

Fuente: DRASAM
Elaboración Propia

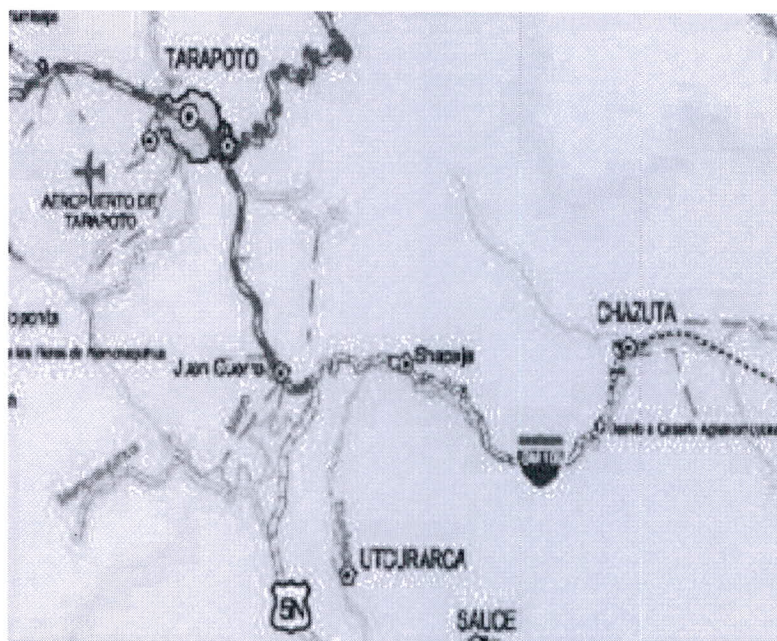
Tramo: SM-106 Empalme PE-5N (Puente Colombia) - Chazuta

El Tramo une a los distritos de Shapaja y Chazuta con la carretera Fernando Belaunde Terry, tiene una longitud aproximada de 29.896 km, fue construida a partir de 1976 y concluida a nivel de afirmado en el periodo 1979-1980; inicialmente estaba considerada dentro de la Red Vial Nacional Ruta 10CN.

La Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Gobierno Regional de San Martín solicitó su recategorización para poder intervenir en el mejoramiento y mantenimiento, por lo que con D.S. N° 034-2007-MTC se logró su recategorización a carretera departamental como la Ruta N°105, y últimamente se actualizó el clasificador de rutas mediante el D.S. N°044-2008-MTC a Ruta N°106.

El asfaltado de la carretera se dio inicio desde los primeros días del año 2010, hasta la fecha no se ha concluido y esto debido a incumplimientos contractuales, los constantes deslizamientos con considerables índices de inestabilidad y que se complican cuando las lluvias son fuertes y frecuentes; ello genera un alto riesgo en cuanto a la integridad física de los transeúntes, quienes a diario hacen uso de esta importante vía.

Desde el año 2013 la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de San Martín viene realizando el mantenimiento periódico de la vía orientado a mantener una circulación permanente y segura, teniendo en cuenta que debido a factores de tipo climático y al notable tránsito de vehículos, en algunos tramos de la plataforma, se viene generando una acelerada deformación de la plataforma (fisuras y baches), así como la erosión y deslizamientos de los taludes superiores e inferiores en las zonas donde las pendientes son muy pronunciadas.



Fuente: MTC



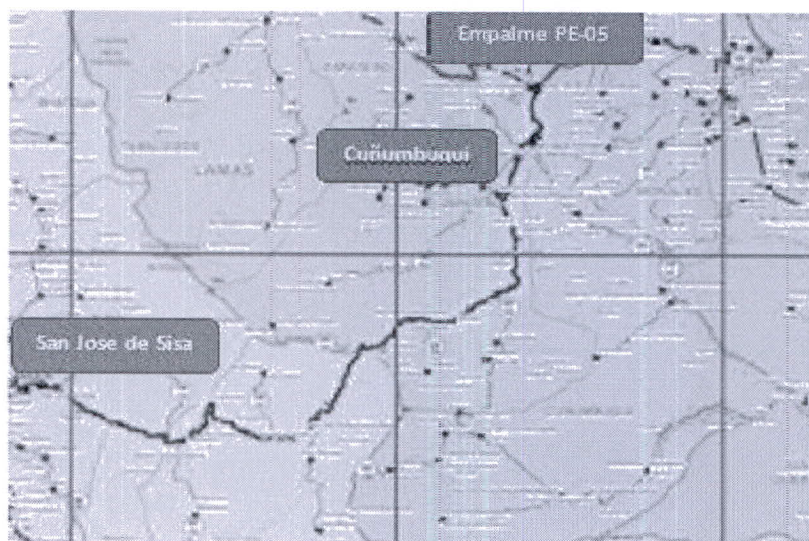
Se muestra la variedad del material del deslizamiento rotacional en la progresiva Km 08+000 de la Carretera Shapaja-Chazuta.

Tramo: SM-102 EMP. PE-05—San José de Sisa

El tramo Empalme PE-5N Cuñumbuqui, Zapatero, San José de Sisa, tiene una longitud de 44.63 Km, con un ancho de rodadura de 5.50 m. a nivel de carpeta asfáltica en caliente con un espesor de $e=0.05$ m., el Estado ha invertido hasta la fecha S/. 133,655,058 según reporte del MEF.

El Gobierno Regional de San Martín a través de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones ha identificado 15 puntos críticos que deben ser mejorados para garantizar la transitabilidad en dicho tramo.

El Proyecto con que se ejecutó, esta culminado en su totalidad y a la fecha continua en arbitraje con la empresa ODEBRECHT, razón por la cual no se puede realizar la liquidación técnica financiera final, para proceder al cierre del proyecto en el banco de inversiones del MEF.



Fuente: MTC



Se muestra la variedad del material del deslizamiento en la progresiva Km 38+700 de la Carretera Empalme PE-5N Cuñumbuqui, Zapatero, San José de Sisa.

II. ANALISIS DE IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente ley guarda conformidad con la Constitución Política del Perú, en el Artículo 59°... "El Estado brinda oportunidades de superación a los sectores que sufren cualquier desigualdad..."

La presente iniciativa legislativa no tiene efecto contradictorio con lo estipulado en la Constitución Política del Perú y no deroga ninguna norma nacional ni sectorial, su impacto está relacionada en la declaración de urgencia y necesidad pública, permitiendo al Poder Ejecutivo, a través de sus órganos competentes, priorice y ejecute las mejoras de la infraestructura vial en el Nor Oriente Peruano, como parte esencial de la reactivación económica de la Amazonia Peruana.

Por tanto, la iniciativa se encuentra enmarcada dentro de los alcances de la constitución y demás normas jurídicas.

III. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

El impacto del presente proyecto de ley resulta favorable en la medida en que no irrogara costo alguno al erario nacional, por ser de carácter declarativo y de coordinación entre el Poder Legislativo y Ejecutivo para su aplicación, y tiene por finalidad la mejora de la infraestructura vial en el Nor Oriente Peruano, como parte esencial de la reactivación económica de la Amazonia Peruana, disminuyendo las brechas existentes de conectividad vial, permitiendo reducir el tiempo que las personas destinan a transportarse entre las ciudades y con ello, el desarrollo económico y social de las zonas ubicadas en el ámbito de influencia de las vías.



KAROL PAREDES FONSECA
Congresista de la República

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

IV. VINCULACIÓN DE LA PROPUESTA CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa, se encuentra enmarcada con las políticas de Estado del Acuerdo Nacional:

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.

Nos comprometemos a desarrollar una integral descentralización política, económica y administrativa, transfiriendo progresivamente competencias y recursos del gobierno nacional a los gobiernos regionales y locales con el fin de eliminar el centralismo. Construiremos un sistema de autonomías políticas, económicas y administrativas, basado en la aplicación del principio de subsidiariedad y complementariedad entre los niveles de gobierno nacional, regional y local del Estado, con el fin de fortalecer éstos últimos y propiciar el crecimiento de sus economías.

Con ese objetivo, el Estado se compromete a: (...) (c) promoverá la eficiencia y transparencia en la regulación y provisión de servicios públicos, así como en el desarrollo de infraestructura en todos los ámbitos territoriales; (...).

Objetivo III: Competitividad del País

Política de Estado 21. Desarrollo en infraestructura y vivienda

Nos comprometemos a desarrollar la infraestructura y la vivienda con el fin de eliminar su déficit, hacer al país más competitivo, permitir su desarrollo sostenible y proporcionar a cada familia las condiciones necesarias para un desarrollo saludable en un entorno adecuado. El Estado, en sus niveles nacional, regional y local, será el facilitador y regulador de estas actividades y fomentará la transferencia de su diseño, construcción, promoción, mantenimiento u operación, según el caso, al sector privado.

Con el objetivo de desarrollar la infraestructura del país, el Estado: (a) elaborará un plan nacional de infraestructura identificando ejes nacionales de integración y crecimiento para desarrollar una red energética, vial, portuaria, aeroportuaria y de telecomunicaciones, que permita fluidez en los negocios y en la toma de decisiones, (c) promoverá el desarrollo de corredores turísticos y de exportación, que permitan trasladar productos a costos razonables, facilitar las cadenas de producción y consolidar una integración fronteriza acorde con los planes nacionales.