PERÚ
CONGRESO de la REPÚBLICA

Proyecto de Ley N° 499/2021-CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite y Digitalización de Documentos
19 OCT 2021
RECIBIDO
Firma ..... Hora 6:51

Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la construcción, mejoramiento y asfaltado de la Vía de Evitamiento de la ciudad de Huancayo, región Junín

El Congresista de la República **DAVID JIMÉNEZ HEREDIA**, integrante del Grupo Parlamentario FUERZA POPULAR, en ejercicio de las facultades que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con lo establecido en los artículos 74°, 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta la siguiente iniciativa legislativa:

FÓRMULA LEGAL

Artículo Único.- Declárese de interés nacional y necesidad pública la construcción, mejoramiento y asfaltado de la Vía de Evitamiento de la ciudad de Huancayo, región Junín, mejorando los índices de competitividad regional e impulsando la calidad de transporte público y privado sin afectar áreas arqueológicas. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones conforme a sus atribuciones, es el ente responsable del cumplimiento de lo dispuesto en la presente Ley.

Lima 24 de Setiembre de 2021

Gustavo Cordero Tou Tay

HERNANDO GUERRA GARCIA CAMPOS
Congresista de la Republica
Portavoz Titular
Grupo Parlamentario Fuerza Popular

DAVID JULIO JIMÉNEZ HEREDIA
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
REPÚBLICA DEL PERÚ
Congr. DAVID JULIO JIMÉNEZ HEREDIA

Eduardo Castillo Rivas

MARTHA LUPE MOYANO DELGADO
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

NILZA MERLY CHACÓN TRUJILLO
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

Merly Chacón

PERÚ
CONGRESO de la REPÚBLICA

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **21** de **octubre** del **2021**
Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 499** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. **TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.**

HUGO ROVIRA ZAGAL
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

ANTECEDENTE LEGISLATIVO

Como cuestión previa, es preciso señalar la presente iniciativa legislativa se basa en el Proyecto de Ley 3796/2018-CR presentado en enero de 2019 por el Congresista Israel Tito Lazo Julca, que quedó en el Orden del Día con dictamen favorable inclusive. De esta manera cumplimos con lo señalado en el literal d) del punto 2 del artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República.

FUNDAMENTOS

No cabe duda que Huancayo es una de las ciudades más importantes de la Patria, debido a la expansión de la ciudad urbana y el crecimiento dinámico de su economía. En el año 2014, fue considerada como parte integrante de las ciudades emergentes y sostenibles por el Banco Interamericano de Desarrollo-BID: en el año 2017, la Incontrastable llegó a representar el 80% de crecimiento económico de la región Junín.

Huancayo también es conocida como la capital ferial del Perú, por su gran dinamismo comercial, integrando armoniosamente los sectores manufactureros y comerciales, que brindan gran inyección a la economía de esa parte del país.

Los diagnósticos sin lugar a dudas son favorables para esta ciudad y la región; no obstante, detrás de este impulso económico, la expansión de la ciudad trae consigo una las principales dificultades de las ciudades emergentes: el caos vehicular.

La ciudad de Huancayo fue creada por Jerónimo de Silva en 1572; tiene vías angostas, estrechas, que no han tenido mayor modificación hasta la llegada de los años 90. Actualmente, la evolución del parque automotor colapsó las estrechas vías de la ciudad, produciendo severas congestiones vehiculares, haciendo imposible el normal flujo de vehículos, desperdiciando tiempo, dinero y horas-hombre en el desarrollo productivo de la urbe, y por tanto, del Estado.

La construcción, mejoramiento y asfaltado de la Vía de Evitamiento de la ciudad de Huancayo entre los tramos de Quebrada Honda por el Norte y la Panamericana Sur,

es un plan estratégico que dinamizaría el transporte en esta ciudad. El proyecto de inversión pública, contempla la construcción de 12,4 kilómetros de vía rápida de gran envergadura mejorando los ingresos per cápita de los distritos por donde atraviesa.

La ciudad de Huancayo es un paso obligatorio de camiones y buses a las ciudades de Ayacucho y Huancavelica; la necesidad de esta vía fue reconocida por el aquel entonces, Ministro de Transportes y Comunicaciones, José Gallardo Ku, quien manifestó que "Huancayo es una de las ciudades más grandes del Perú y necesita proyectos que involucren servicios de transporte masivos para el beneficio de la ciudadanía", la Vía de Evitamiento de Huancayo, forma parte de plan metropolitano de Huancayo que beneficiará directamente a medio millón de personas que padecen el tráfico de aquella ciudad.

PROBLEMA

La ciudad de Huancayo ha crecido mucho en las últimas décadas, el parque automotor en estos últimos años se ha convertido en unos de los puntos álgidos sin solución a la vista. Según la Gerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Huancayo, existían 16 mil 473 vehículos que prestan servicio de transporte público, el aumento del parque automotor ha sido constante, sin que el diseño de sus calles haya tenido modificaciones importantes desde hace más de tres décadas. Es más, el trazo de la Calle Real, columna vertebral de la ciudad, descansa sobre el antiguo camino precolombino que conectaba Huancayo con los asentamientos aledaños.

Por otro lado, la venta de unidades de vehículos según la Cámara de Comercio de Huancayo es en promedio de 300 al mes. Nótese que el dato de la Gerencia de Trasporte de la Municipalidad de Huancayo, es sólo para unidades de servicio público; las unidades de transporte privado, y servicios de escolar, buses interprovinciales, camiones de carga y descarga, autos colectivos y unidades que atraviesan la ciudad con dirección a los departamentos de Ayacucho, Huancavelica, Apurímac y Cuzco, incrementan el caos vehicular de esta importante ciudad; la creciente adquisición de vehículos según el portal Intro se incrementó al 2018, posicionando a Huancayo en la quinta ciudad con mayor venta de vehículos; siguen liderando en ventas las ciudades de: Lima (65.7%), Arequipa (9.1%), La Libertad (6.1%) y Cusco (4.0%), dicho comportamiento se debe por su rol de polo comercial e industrial macro-regional de la Región Central, que se estima en los años próximos

provocaría la centralidad y complejidad de flujos de transporte, agudizando las condiciones del transporte público urbano de la ciudad incontrastable.

La ciudad de Huancayo, supera los estándares de dióxido de azufre MP 251 según un informe del grupo de análisis World Air Quality de China en el 2015, esta cifra al año 2018, según el Centro de Especialización Ambiental (Cenesam), ha aumentado considerablemente. De igual modo, al monóxido de carbono se le han unido residuos tóxicos como cenizas, hollín, partículas metálicas, entre otros residuos contaminantes, como consecuencia del transporte urbano.

Según la Organización Mundial de la Salud, las repercusiones de la contaminación ambiental trae consigo una serie de complicaciones y afecciones en la salud de las personas, principalmente afectando a los niños, en el caso de la ciudad de Huancayo las mencionadas partículas ocasionarían enfermedades cardiovasculares, respiratorias y hasta cáncer. Otro factor perturbante son los decibeles que superan los permitidos.

EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La propuesta legislativa no se contrapone a ninguna Ley, norma o dispositivo legal de nuestro sistema jurídico nacional, siendo que es un largo anhelo y una evidente necesidad ante el colapso del transporte en la capital de la Región Junín.

La presente iniciativa legislativa es puramente declarativa por lo que no modifica ni deroga norma alguna que se encuentra dentro de nuestra legislación.

ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La presente iniciativa no implica por si, mayor gasto para el erario nacional por ser declarativo. Si la propuesta se aprueba y se convierte en Ley, se convertirá en un aliciente, un estímulo para que el Poder Ejecutivo acelere el proceso de hacer realidad esta vía donde de manera indirecta, los beneficiarios serán los ciudadanos que se transportan dentro de la ciudad de Huancayo, los transportistas de la Región Junín y los turistas que visiten Huancayo.

No tiene efectos monetarios, tampoco efectos no monetarios ya que es un planteamiento declarativo. Tampoco tiene impacto económico.

RELACIÓN CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO EXPRESADAS EN EL ACUERDO NACIONAL

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; (b) otorgará un tratamiento especial a las obras de servicio social, con especial énfasis en la infraestructura de salud, educación, saneamiento, riego y drenaje, para lo cual buscará la participación de la empresa privada en su gestión; (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; (d) edificará infraestructura local con participación de la población en su construcción y mantenimiento. Asimismo, con el objetivo de desarrollar la vivienda, el Estado: (e) elaborará un plan nacional de vivienda y la normatividad necesaria para simplificar la construcción y el registro de viviendas en tiempo y costo, y permitir su densificación, abaratamiento y seguridad; (f) contribuirá a consolidar un sistema habitacional integrado al sistema económico privado, con el Estado en un rol subsidiario, facilitador y regulador; (g) apoyará a las familias para facilitar el acceso a una vivienda digna; (h) fomentará la implantación de técnicas de construcción masiva e industrializada de viviendas, conjuntamente con la utilización de sistemas de gestión de la calidad; (i) fomentará la capacitación y acreditación de la mano de obra en construcción; (j) fomentará el

saneamiento físico legal, así como la titulación de las viviendas para incorporar a los sectores de bajos recursos al sistema formal; y (k) buscará mejorar la calidad de las viviendas autoconstruidas.