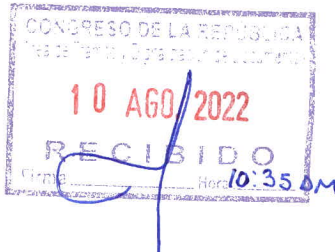


Proyecto de Ley N° **2784/2022-CR**



PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA SANTA CRUZ DE PUMABAMBA – LILCANA – SURCUBAMBA – CARMEN ALTO – LIWINA – JALLA CHAQUICOCHA – AYCHANA – ONZA – ILUYO – CONTADERA – TABLAPAMPA – ACOPALCA, EN LOS DISTRITOS DE SANTO DOMINGO DE ACOBAMBA, PARIAHUANCA Y HUANCAYO, PROVINCIA DE HUANCAYO, DEPARTAMENTO DE JUNÍN

El Congresista de la República **Ilich Fredy López Ureña**, por intermedio del Grupo Parlamentario **"Acción Popular"**, ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Estado y de conformidad con lo establecido en el numeral 2) del artículo 76 del Reglamento del Congreso de la República, presenta el siguiente:

PROYECTO DE LEY

El Congreso de la República

Ha dado la siguiente Ley:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA SANTA CRUZ DE PUMABAMBA – LILCANA – SURCUBAMBA – CARMEN ALTO – LIWINA – JALLA CHAQUICOCHA – AYCHANA – ONZA – ILUYO – CONTADERA – TABLAPAMPA – ACOPALCA, EN LOS DISTRITOS DE SANTO DOMINGO DE ACOBAMBA, PARIAHUANCA Y HUANCAYO, PROVINCIA DE HUANCAYO, DEPARTAMENTO DE JUNÍN

Artículo 1°. Declaración de necesidad pública e interés nacional

Se declara de necesidad pública e interés nacional, la construcción de la carretera que pasará por las localidades: Santa Cruz de Pumabamba – Lilcana – Surcubamba – Carmen Alto – Liwina – Jalla Chaquicocha – Aychana – Onza – Iluyo – Contadera – Tablapampa – Acopalca, en los distritos de Santo Domingo de Acobamba, Pariahuanca y Huancayo, provincia de Huancayo, departamento de Junín. Con el objetivo de mejorar la infraestructura vial en la región de Junín, que permitirá reducir los costos y tiempos de transporte, de manera que se incentive el comercio y la competitividad del sector agrícola de los pequeños agricultores y productores.

Artículo 2°. De la prioridad de las entidades ejecutivas pertinentes

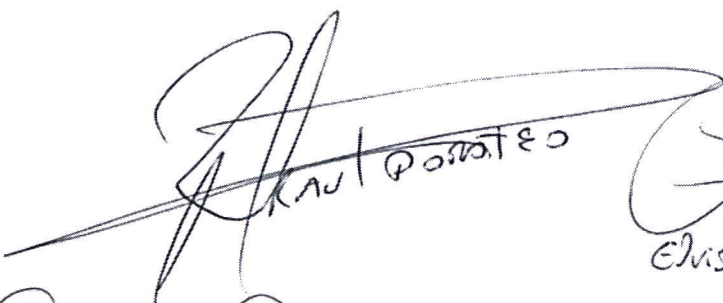
Las entidades ejecutivas pertinentes priorizarán y dispondrán la ejecución del referido proyecto, hasta su culminación y uso beneficioso.

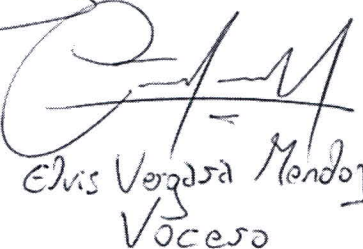
Artículo 3°. De la aplicación de la normativa sobre el medio ambiente

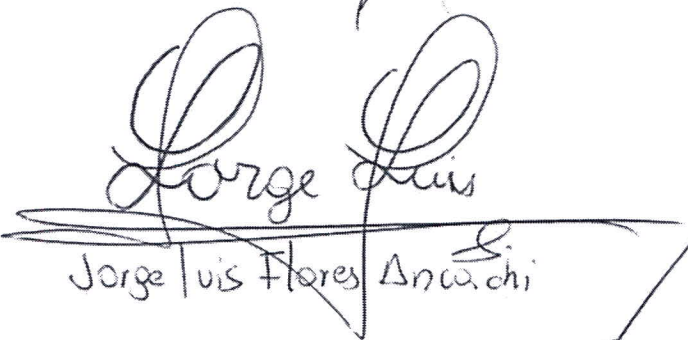
En la implementación de lo establecido por esta ley, corresponderá a las entidades competentes respetar la normativa ambiental, en particular las disposiciones de la Ley N°27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) y su reglamento, en caso de ser aplicable.

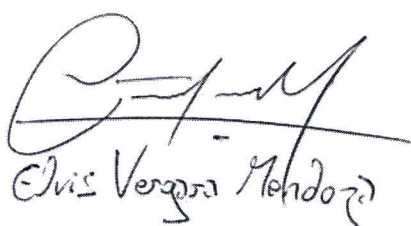
Artículo 4°. De la aplicación del Derecho a la Consulta Previa

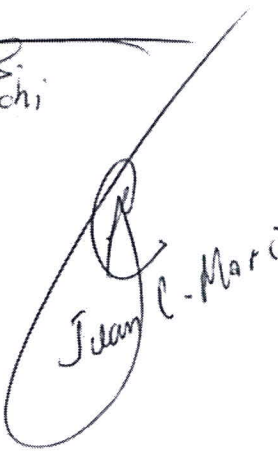
En la implementación de lo establecido por esta ley, corresponderá a las entidades competentes respetar el derecho a la tierra y territorio de los pueblos indígenas u originarios, así como observar lo dispuesto en la Ley N°29785, Ley del Derecho a la Consulta Previa a los pueblos indígenas u originarios, reconocido en el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

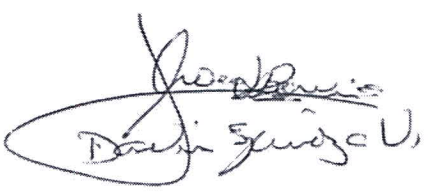

Juan Portales

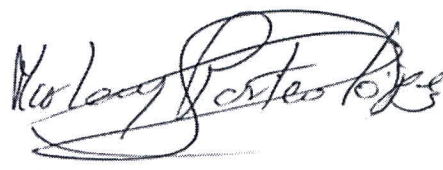

Elis Vergara Mendoza
Vóceso

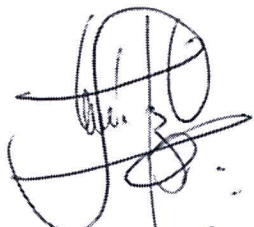

Jorge Luis Flores Ancochi


Elis Vergara Mendoza


Juan C. Mari


Daniel Espinoza U.


Marlon Portales



ILICH FREDY LÓPEZ UREÑA

CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

El departamento de Junín se encuentra ubicado en el centro estratégico del País, entre los 600 a 4.200 metros sobre el nivel del mar, con un territorio que cubre 44,197 km². Limita, además, con los departamentos de Cuzco, Huancavelica, Pasco, Lima y Ayacucho, siendo Huancayo su capital y provincia más poblada con 595.183 habitantes para el año 2020, localizado en el Valle del Mantaro. Históricamente es la tierra en donde habitaron tanto los Huari, como los Huancas, siendo un territorio rico en historia, cultura, flora, fauna, recursos minerales, música, arte, agricultura, entre otros. Cuenta además con un clima templado y seco, con variaciones en la temperatura durante el transcurso del día, siendo que durante el día puede subir hasta los 25°C, mientras que, por las noches baja hasta los 5°C, con épocas de lluvia entre noviembre y abril.

Se podría decir que este territorio ha sido dotado de todos los climas y riquezas, con lagos importantes como el de Chinchaycocha y la Laguna de Paca, ríos como el Mantaro, Ene, Perené, Tambo, Chanchamayo y Satipo, nevados como el Tunsho (5.730 msnm), Antachape (5.700 msnm), Sulcón (5.650 msnm) y Huaytapallana (5.557 msnm), asimismo, cuenta con áreas protegidas como el Bosque de proyección de Pui-Pui, la Reserva comunal Asháninka, Reserva Nacional de Junín y Santuarios Nacionales de Pampa Hermosa y el Santuario Histórico de Chacamarca.

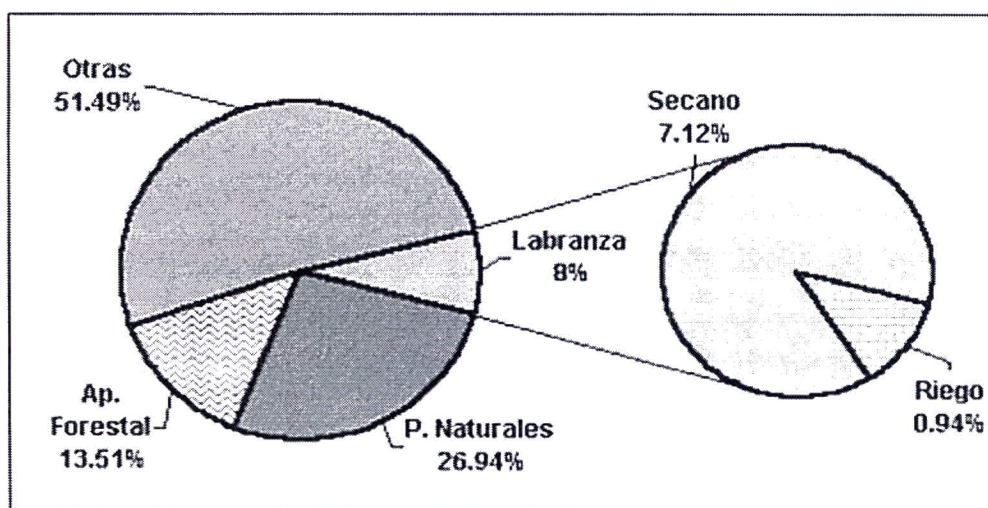
Junín: Indicadores Estratégicos de la Región 2017			
Variables	Unidad	Junín	Perú
Superficie	Mil km ²	44	1 285
Población	Millones Hab.	1,4	32
Densidad Poblacional	Hab./Km ²	31	25
PBI Nominal	Millones US\$	6 233	215 384
PBI per Cápita	US\$	4 548	6 767
Exportaciones	Millones US\$	909	44 220
Tasa de Pobreza*	%	16,0	20,7
Tasa de Pobreza Extrema*	%	1,9	3,8
<u>Tasas de Crecimiento</u>			
Población	Cinco Años	0,4%	0,5%
PBI real	Cinco Años	6,8%	3,6%
Exportaciones	Cinco Años	12,6%	-0,9%
<u>Participación Región/País</u>			
Superficie	%	3,4%	100%
Población	%	4,3%	100%
PBI Nominal	%	2,9%	100%
Exportaciones	%	2,1%	100%

*Datos al 2016

Fuente: SUNAT, INEI/ Elaboración: DDPI-Mincetur

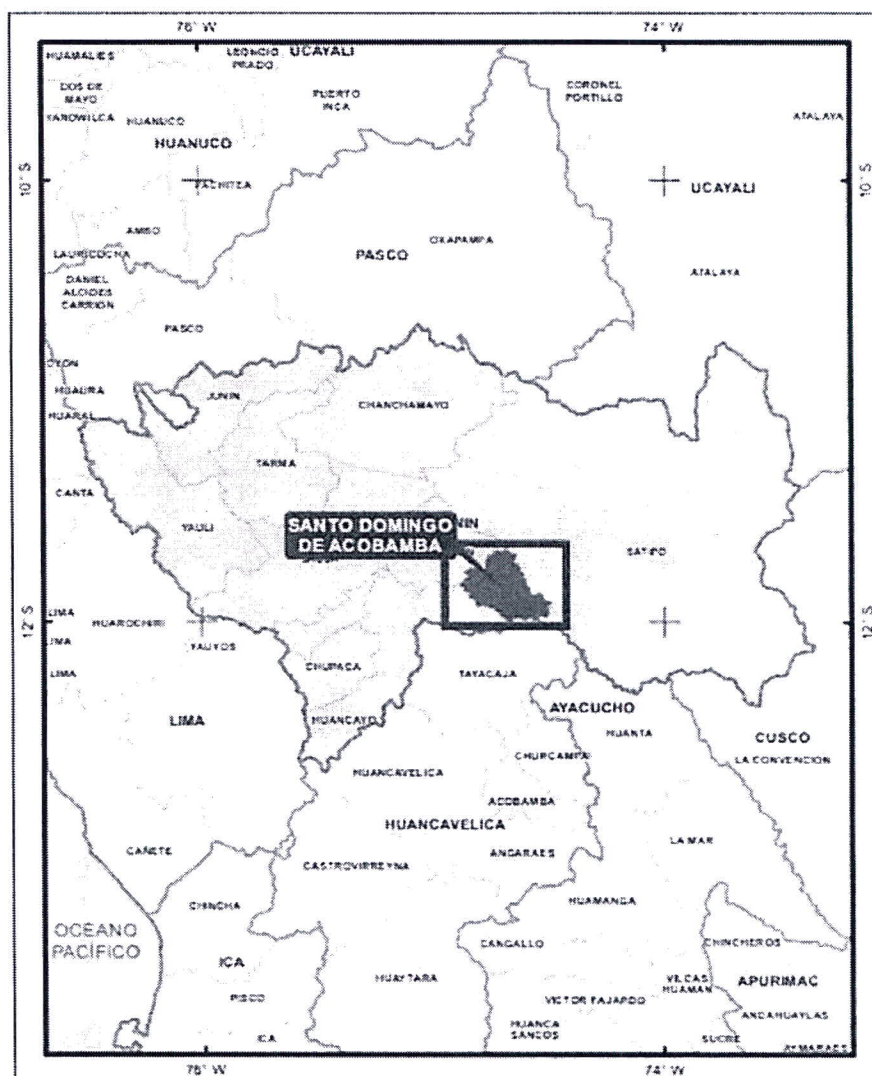
Cuenta además con más de cuatro millones de hectáreas en el ámbito de la región agrícola, siendo que, del total de tierras agrícolas (más de trescientas mil), cerca de cuarenta mil hectáreas corresponden a áreas con riego.

Gráfico N° 1: Disponibilidad de Suelos

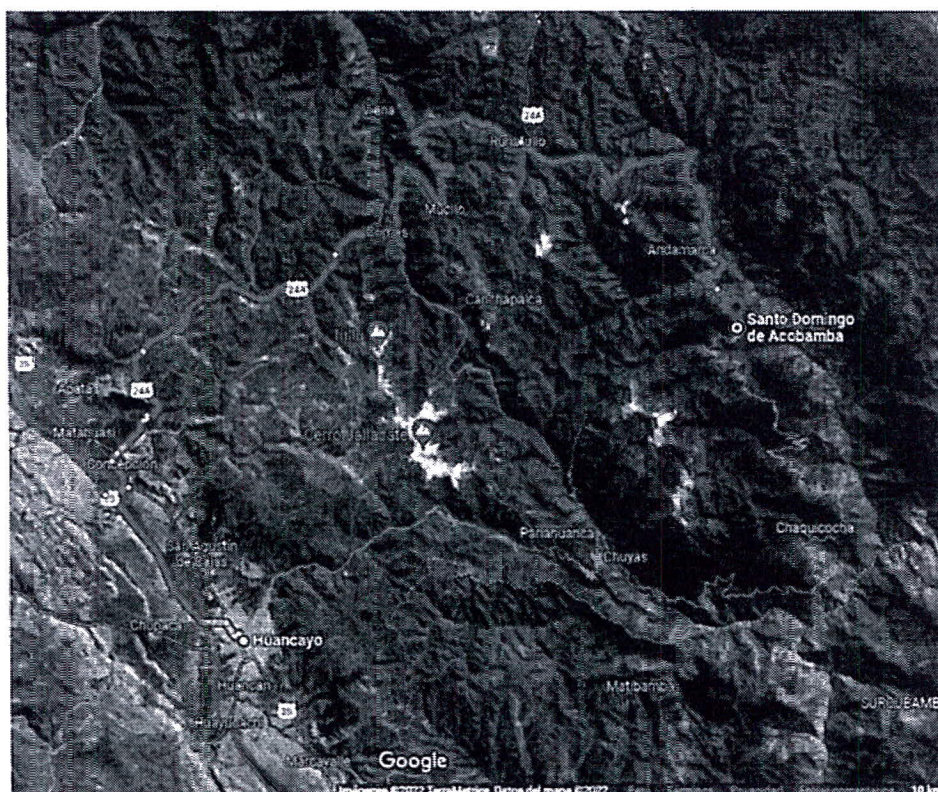


La región Junín es una de las regiones más importantes del país, debido a que concentra cerca del 3% de la producción nacional, siendo que su economía se sustenta en la minería y en la agricultura, ya que, según datos para diciembre del año 2017, del Reporte Regional de Comercio de Junín, del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, Junín sería el quinto productor de cobre y molibdeno, el segundo productor de zinc, el tercero en plata y plomo, el primero en naranjas y el segundo en cacao y café. Además, según SUNAT, Junín exportó en 2017 cerca de US\$ 909 millones, lo que equivale al 2.1% de las exportaciones del país. Asimismo, el 88% de las exportaciones fueron debido al sector minero, siendo que los principales mercados fueron China y Corea del Sur.

Es contradictorio, sin embargo, que a pesar del abanico de potencialidades, con los recursos naturales que posee la región Junín, su sector agrícola no pueda verse impulsada a un nivel competitivo internacional, es así que la situación de nuestros hermanos transportistas, agricultores y pobladores, resulta difícil sobre todo, en las regiones más olvidadas, principalmente por la coyuntura en torno a la fuerte crisis alimentaria que atraviesa el país, así como la precaria infraestructura vial con la que se cuenta en esta zona, como es el caso del distrito de Santo Domingo de Acobamba, el cual no tiene conexión vial apropiada con la provincia y capital de Huancayo, situación que hace que sus productos se encarezcan volviéndolos menos competitivos, además de desincentivar la producción, ya que el costo del flete para sacar productos agrícolas y pasajeros desde la zona resultan demasiado caros.



Es así por ejemplo que, a un camión de carga, en la actualidad, le toma entre 15 a 18 horas, y a los buses de transportes de pasajeros o camionetas les toma entre 9 a 10 horas, para recorrer este destino y siendo que esta obra podría reducir el camino a 2 o 3 horas de viaje, con lo que se podrían sacar con mayor facilidad productos como el maíz, la papa, la palta, el café y demás variedades de frutas y verduras sobre todo en la ceja de selva, con lo cual se podrían constituir como una reserva agrícola de la región y el Perú, por ello es de vital relevancia que se pueda viabilizar esta iniciativa legislativa de carácter declarativo, la cual posibilite la construcción de una carretera desde Santa Cruz de Pumabamba (distrito de Santo Domingo de Acobamba) hasta Acopalca (distrito de Huancayo), en la región Junín, siendo así que esta carretera pasará por las localidades: Santa Cruz de Pumabamba – Lilcana – Surcubamba – Carmen Alto – Liwina – Jalla Chaquicocha – Aychana – Onza – Iluyo – Contadera – Tablapampa – Acopalca en la región Junín.



Mapa con relieves ruta Santo Domingo de Acobamba-Huancayo

2.11.3.1 JUNÍN: PRODUCCIÓN AGRÍCOLA, SEGUN PRINCIPALES PRODUCTOS, 2007 - 2021
 (Tonelada)

SECTOR AGROPECUARIO	2019
Piña	436,768
Papa	395,299
Naranja	297,903
Plátano	206,894
Alfalfa	135,339
Yuca	120,683
Café	80,430
Maíz choclo	75,193
Mandarina	57,721
Palta	44,808
Tangelo	43,120
Arveja grano verde	27,089
Cacao	25,560
Maíz amarillo duro	25,076
Zanahoria	24,923
Haba grano verde	18,915
Cebada grano	16,859
Olivo	15,775
Maíz amiláceo	12,639
Granadilla	12,285
Papaya	10,371
Otros	59,745

Fuente: Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego

Es importante además reconocer que el cierre de brechas de infraestructura como la creación de carreteras que constituyen vías de acceso y comunicación, son parte de la política pública de todo gobierno, el cual repercute positivamente sobre las perspectivas de reactivación económicas y de creación de empleo, además contribuye con el desarrollo e incremento de los niveles de productividad al optimizar la producción, comercialización y distribución de bienes, por lo que es deber y política de Estado desarrollar proyectos de gran envergadura que permita mejorar los accesos y las vías que permitan abaratar los costos de fletes y transportes, así como el de reducir considerablemente los tiempos de viaje. De esta manera tendremos un país más competitivo, con productos más baratos para todos los peruanos, así como mayores niveles de rentabilidad para los emprendedores y exportadores, que buscan colocar sus productos al exterior, beneficiando y promoviendo el comercio exterior, aprovechando de esta manera la gran diversidad agrícola que ofrece este territorio como lo son la piña, la papa, la naranja, el plátano, la alfalfa, la yuca, el café, maíz choclo, mandarina, palta, cacao entre otros.

En ese sentido, Escobal (2000) señala que, en promedio para los distritos de la región de Tayacaja, Huancavelica, los costos de transacción representan casi la mitad del valor de venta de los productos agrícolas, situación aún peor para los agricultores cuyo acceso a los mercados se concreta a través de caminos de herradura. Además de ello, estos pequeños agricultores o productores se ven más fuertemente afectados debido a su naturaleza que no les permite aprovechar las economías de escala. Por otro lado, en estudios como los realizados en Bolivia, se destaca el efecto inmediato de la inversión en caminos rurales para zonas de potencial agrícola sobre la producción agrícola y sobre los ingresos rurales.

Finalmente, según el informe *"Competitividad del sector agrícola y pobreza rural: el papel del gasto público en América Latina"* de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe – Cepal (2004) se concluye por ejemplo que, las inversiones realizadas en infraestructura rural repercuten en la reducción de los costos de transacción como los de transporte.

Dado lo expuesto anteriormente, resulta de gran relevancia para el desarrollo agrícola y productivo en la región Junín, la promoción de nuevas rutas y vías de comunicación que permitan reducir tiempos y costos a todos los pequeños productores agrícolas y emprendedores en este sector. De esta manera, podremos lograr cerrar brechas claves como los de infraestructura, educación, salud y otras.

MARCO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Ley N°27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- Ley N°29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Ley N°29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- Ley N°27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.
- Ley N°27972, Ley Orgánica de Municipalidades.

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

El presente Proyecto de Ley, no vulnera ninguna disposición constitucional ni el ordenamiento legal vigente, por el contrario, declara de necesidad pública e interés nacional la construcción de la carretera Santa Cruz de Pumabamba – Lilcana – Surcubamba – Carmen Alto – Liwina – Jalla Chaquicocha – Aychana – Onza – Iluyo – Contadera – Tablapampa – Acopalca en la región Junín, con el objetivo de priorizar esa importante obra de infraestructura vial que permitirá contribuir al crecimiento socioeconómico de la región.

III. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

La aprobación de la presente iniciativa legislativa, no implica algún costo adicional que pudiese afectar al Tesoro Público, toda vez que se trata de una Ley de carácter declarativa, mediante el cual se busca exhortar al Poder Ejecutivo, a que establezca las acciones necesarias para promover la construcción de la carretera que una Santo Domingo de Acobamba, con Acopalca, en la región Junín, una de las zonas fértiles de la región, que cuenta con gran potencial económico con productos como: piña, papa, naranja, plátano, alfalfa, yuca, café, maíz choclo, mandarina, palta, cacao, entre otros; los cuales en la actualidad se ven encarecidos considerablemente por los costos de transporte, por lo que la aprobación de la presente ley, por el contrario tendría beneficios considerables sobre la población ya que, reduciría considerablemente el tiempo de viaje para el servicio de transporte, abaratando costos y permitiendo incentivar la producción de los diversos productos de la zona, sin contravenir en lo ambiental, además de que fomentaría la integración terrestre, que se requiere en la región para mejorar de manera considerable, el acceso a mejores servicios de salud, educación y el desarrollo de las actividades paralizadas luego de la crisis sanitaria del COVID-19, como el turismo, y la difusión de las culturas milenarias que coadyuve al cierre de brechas sociales sobre todo en la población más vulnerable y que permita elevar el nivel de vida.

IV. RELACIÓN DE LA INICIATIVA CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL

El presente Proyecto de Ley se enmarca en la Agenda Legislativa para el Período Anual de Sesiones 2021 – 2022, aprobada por Resolución Legislativa del Congreso 002-2021-2022-CR, en lo referido a los temas: 56. Fomento a la inversión en infraestructura.

Asimismo, se encuentra vinculado con la Política de Estado del Acuerdo Nacional N° 21 Desarrollo en infraestructura y vivienda, que señala lo siguiente:

"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".