

Proyecto de Ley N° 3184/2022-CR



**LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD
PÚBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL LA
CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA
INTEROCEANICA PERÚ – BRASIL,
TRAMO CHIMBOTE-TOCACHE.**

Los Congresistas miembros del Grupo Parlamentario PERÚ BICENTENARIO, a iniciativa del **Congresista ELIAS MARCIAL VARAS MELENDEZ**, y demás Congresistas firmantes, al amparo de lo dispuesto en el artículo 107° de la Constitución Política y conforme lo establece el numeral 2) del artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente:

**LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL LA
CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA INTEROCEANICA PERU – BRASIL,
TRAMO CHIMBOTE – TOCACHE**

Artículo 1°. - Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto declarar de necesidad pública e interés nacional la construcción de la Carretera Interoceánica Perú – Brasil, tramo Chimbote – Tocache, que comprende los departamentos de Ancash, La Libertad y San Martín.

Artículo 2°. – Carretera Interoceánica Perú – Brasil

La Carretera Interoceánica Perú – Brasil, presenta una ruta principal que es la siguiente: Tramo Chimbote – Tocache; que comprende los distritos de Chimbote, Coishco – Santa – Rinconada, Vinzos, Chuquicara, Quiroz, Llaymucha, Pallasca, Chora, Lacabamba, Conchucos, Tauli, Yanabamba. Desembocadero, San Miguel, Chingalpo. Acobamba, Quilca, Jocos, Baños, Huaylillas, Tayabamba, Gochapita, Huarichaca, Vaquería, Yuras Paccha, Mulatambo, Marcos, Metal, Shunté, Montecristo, Yacusisa, Tocache.

Así también presenta las siguientes variantes o rutas:

Variante o ruta I: Trujillo – Virú - Chao- Empalme con la variante I en el puente

Chavimochic, cerca de Chuquicara- Tocache

Variante o ruta II Trujillo – Dv. Otuzco – Shorey – Santiago de Chuco – Cachicadán – Angasmarca – Mollebamba - Mollepata – Tablachaca – Conchucos, Empalme con la alternativa I – Tocache

Variante o ruta III: Trujillo – DV. Otuzco – Agallpampma – Shorey – Huamachuco - Puente Pallar- Chugay – Cochorco – Aricapampa – Puente Chagual – Bella Aurora – Retamas – Llacuabamba – La Paccha – Buldibuyo – Huaylillas – Empalme con la ruta I – Tocache.

Artículo 3°. - Finalidad

La finalidad de la ley es fortalecer y promover la construcción de la Carretera Interoceánica Perú – Brasil, tramo Chimbote – Tocache y sus variantes en la que está incluida la ruta principal, que comprende los departamentos de Ancash, La Libertad y San Martín, cumpliendo con: A) La construcción del puente Ciro Alegría de 61.0 mts, de Luz, que se ubica sobre el río Marañón, entre los distritos de Acobamba y Taurija, de las provincias de Sihuas y Pataz de las regiones de Ancash y La Libertad; B) La construcción del tramo de carretera Jocos - Baños de 8.3kms de longitud para corregir otro tramo de mayor dimensión (40.0 km.) ubicado en el distrito de Acobamba, provincia de Sihuas, de la región de Ancash; C) Construcción del puente Huaylillas, sobre el río Cajas, provincia de Pataz, región de La Libertad; D) Culminación del tramo de carretera Metal – Marcos de 26,5 km. del distrito de Shunté, provincia de Tocache, Departamento de San Martín; y E) Reclasificar todo el recorrido de la carretera de Chimbote a Tocache y sus variantes a Corredor Logístico Nacional.

Artículo 4°. - Declaratoria de necesidad pública e interés nacional la construcción de la carretera interoceánica Perú – Brasil, tramo Chimbote – Tocache.

Declárese de necesidad pública e interés nacional la construcción de la Carretera Interoceánica Perú – Brasil, tramo Chimbote – Tocache y sus variantes, que comprende los departamentos de Ancash, La Libertad y San Martín.

DISPOSICION COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. Rol del Poder Ejecutivo y Gobiernos Regionales

El Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Economía y Finanzas, Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Gobierno Regional de Ancash, el Gobierno Regional de La Libertad, el Gobierno Regional de San Martín y otros organismos competentes

deberán adoptar las acciones pertinentes para elaborar estudios, perfil, expedientes técnicos y asegurar el financiamiento de la obra.



Firmado digitalmente por:
MARTICORENA MENDOZA JORGE
ALFONSO FIR 21456255 hard
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 23/09/2022 14:21:02-0500



Firmado digitalmente por:
VARAS MELÉNDEZ Bias
Marcial FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 22/09/2022 14:37:40-0500



Firmado digitalmente por:
COAYLA JUAREZ Jorge
Samuel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 27/09/2022 12:57:09-0500



Firmado digitalmente por:
MARTICORENA MENDOZA JORGE
ALFONSO FIR 21456255 hard
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 23/09/2022 14:19:20-0500



Firmado digitalmente por:
BALCAZAR ZELADA Jose
Maria FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 23/09/2022 15:15:54-0500

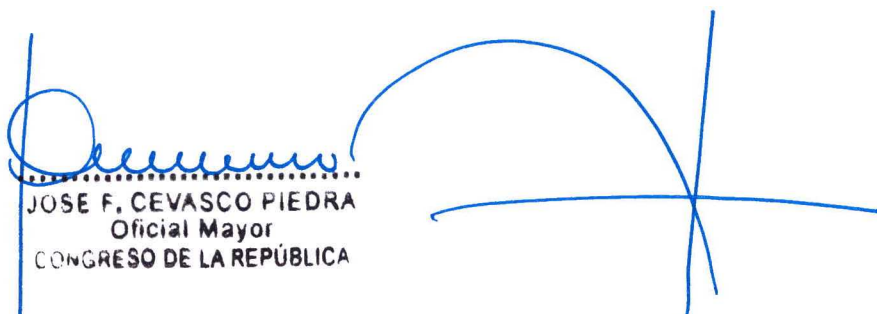


CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **29** de **setiembre** de **2022**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 3184-2022-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

- 1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.**
- 2. PRESUPUESTO Y CUENTA GENERAL DE LA REPÚBLICA.**



JOSE F. CEVASCO PIEDRA
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA



ELÍAS MARCIAL VARAS MELÉNDEZ
Congresista de la República

"Año de Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

EXPOSICION DE MOTIVOS

i) FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

El presente proyecto de ley tiene como finalidad declarar de necesidad pública e interés nacional la construcción de los tramos Chimbote – Tocache de la Carretera Interoceánica Perú – Brasil. La carretera propuesta permitirá integrar todos los corredores económicos de las tres regiones naturales del Perú: Costa sierra y selva del norte del país con el Brasil.

La construcción y asfaltado de la carretera interoceánica Chimbote – Tocache permitirá un creciente de intercambio cultural, promoviendo el turismo y el comercio de productos, que impulsarán el desarrollo de las poblaciones comprendidas en el proyecto en forma permanente y sostenida. Generará innumerables fuentes de trabajo, para la producción de bienes y servicios, con lo cual se puede erradicar para siempre los niveles de pobreza y extrema pobreza que aún existen en la zona de influencia, y así lograr el desarrollo y modernización de las poblaciones inmersas y colaterales ubicadas en el proyecto, con lo cual se elevará el nivel de vida de los habitantes y se combatirá rápidamente, la delincuencia, la drogadicción, el pandillaje y la prostitución infantil.

La carretera permitirá unir al Perú con el Brasil, facilitando el comercio de soya, sorgo, lácteos y pieles, que serán trasladados a los mercados internacionales principalmente al Asia utilizando las bondades que nos ofrecen los puertos de Chimbote y Trujillo, los que deben implementarse convirtiéndolos en terminales portuarios con infraestructura moderna. Por su parte el Perú podrá venderle al Brasil tubérculos, cereales, verduras, insumos metálicos, telas de algodón, aceitunas e incluso piedras y cemento que no tiene ese país, especialmente en la región del Acre.

La decisión gubernamental de continuar con la construcción de la carretera en los diferentes tramos y sectores de Ancash, La Libertad y San Martín, comprometerá a los alcaldes y gobiernos regionales que se encuentran en el ámbito del proyecto, a continuar con su labor de unir o mejorar los tramos de carretera que les falta construir o mejorar en su propia jurisdicción, para interconectar la vía en todo su recorrido. Los agricultores de los valles del Huallaga Central y de Sión, cambiarán en forma definitiva los sembríos de coca por productos alternativos como arroz, palmito, café, cacao, caña de azúcar, fruta y madera, que llegarán fácilmente a los mercados de la costa y del mundo, pues la vía asfaltada acortará distancias y permitirá abaratar los costos de transporte.

La carretera impulsará el desarrollo agro industrial, pecuario y ganadero de Ancash y la Libertad, que cuentan con los proyectos especiales de: CHINECAS y CHAVIMOCHIC, que deben procesar su producción añadiendo valor agregado a su materia prima, para evitar la exportación de insumos.

Como se muestra a continuación el corredor, ruta carretera Chimbote – Tocache, está conformado por los siguientes sectores:

- A) Chimbote – Quiroz.
- B) Quiroz – Conchucos.
- C) Conchucos – Rio Marañón.
- D) Baños - Tayabamba
- E) Tayabamba – Rio Marcos.
- F) Alto Marcos – Tocache

RUTA I: CHIMBOTE – TOCACHE

Sector I.- Chimbote – Quiroz de 102.0 Kms + 300.0 mts

Comprendida por 102.3 kilómetros, esta carretera ha sido clasificada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones bajo la denominación de Ruta Nacional PE-12.- Trayectoria: Emp. PE-1N (Santa) – Vinzos – Emp. PE-3N (Chuquicara).

En el año 2004, empezaron los trabajos de ensanche y asfaltado de la carretera que va desde Santa hasta Quiroz, tras pasar por Tambo Real – Alto Perú – Rinconada – Vinzos – La Huaca - Suchimán – Chuquicara y, el Km. 16 y medio a Quiroz, con un total de 102.3 Kms.

Sector II.- Quiroz – Conchucos de 90.2 Kms.

Esta parte de la carretera, comprendida por 90.2 kilómetros, perteneciente al sector Quiroz – Sacaycacha- Llaymucha -Pallasca – Chora – Lacabamba – Conchucos, se encuentra expedita a nivel de carretera departamental PE 100AN y PE 101AN (desde Quiroz hasta Adamalca) y trocha carrozable de Adamalca a Conchucos

Sector III.- Conchucos – Baños (Rio Marañón) de 86.00 Kms.

Comprendido por 86.0 kilómetros, cuyo recorrido pasa por los lugares y ciudades siguientes: Conchucos – Tauli – Yanabamba – Desembocadero- San Miguel –



ELÍAS MARCIAL VARAS MELÉNDEZ

Congresista de la República

"Año de Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

Chingalpo – Acobamba – Quilca – Jocos – Baños (Río Marañón)

Sector IV.- Baños – Tayabamba de 50.00Kms.

Comprendida por 50 kilómetros, este sector se parte desde Baños, pasando por el puente Ciro Alegría y el río Cajas, hasta pasar la localidad de Huaylillas y llegar a Tayabamba.

Sector V: Tayabamba – Puente Marcos de 87.00Kms.

Este sector comprende: desde Tayabamba A – Dv. a Huancaspata – Gochapita – Puente Cajas – Huarichaca – Vaquería – Yuras Paccha – Quebrada el Chaulli – Mulatambo – Alto Las Cruces – Río Marcos.

Sector VI: Puente río Marcos – Tocache de 80Kms.

Este sector de 80.0 kilómetros parte del Puente marcos a Jalpay – Metal- Shunté – Montecristo – Yacusisa – Empalme con la carretera nacional PE 5N- Tocache.

ruta II: Variante Trujillo – Tocache por Coscobamba - Pallasca

Esta variante comprende desde: Trujillo, Virú, Chao, Coscobamba hasta el canal de Chavimochic, cerca de Chuquicara, empalmando con la ruta principal.

ruta III: Variante Trujillo – Tocache por Santiago de Chuco – Pallasca

Esta variante comprende desde: Trujillo, Laredo, Dv. Otuzco, Mache, Agallpampa, Shorey, Santiago de Chuco, Cachicadán, Angasmarca, Mollebamba, Mollepata, Río Tablachaca hasta Conchucos empalmando con la ruta principal.

ruta IV Variante: Trujillo – Tocache por Huamachuco

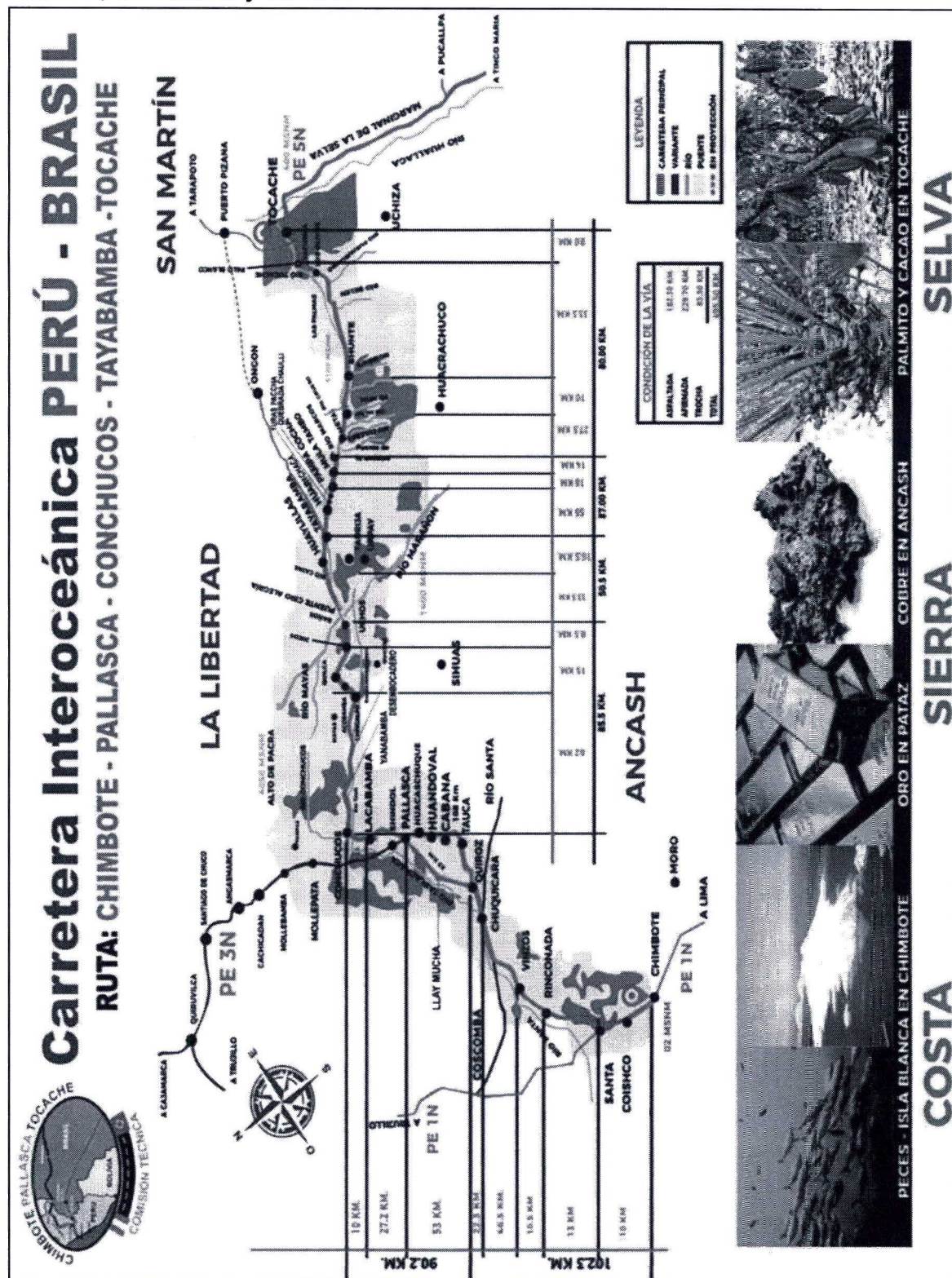
Esta variante comprende desde Trujillo, DV. Otuzco, Agallpampa, Shorey, Huamachuco, Puente Pallar, Chugay, Cochorco, Aricapampa, Puente Chagual, Bella Aurora, Retamas, Llacubamba, La Paccha, Buldibuyo, Huaylillas empalmando con la ruta principal.

De esta manera, la ruta de Chimbote a Tocache se encontraría dividida en 6 sectores e incluye sus 3 variantes que parten desde Trujillo, región de La Libertad.

La carretera Chimbote - Tocache cuenta con estudio de pre inversión al nivel de pre factibilidad, ordenado elaborar por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través del Consorcio Chimbote – Tocache, cuyos trabajos concluyeron el año 2004. No se trata de una carretera por construir, todo lo contrario, está construida (en todas sus alternativas), sin embargo, debe mejorarse, ampliarse y asfaltarse en los tramos que corresponda

El Puente Santo Cristo II, que desde el año 2013 se llama Puente Antonio Raimondi, se ha inaugurado y puesto en servicio, dejando unidos para siempre los departamentos de La Libertad, Ancash y San Martín. La carretera permitirá integrar 7 departamentos, 33 provincias y 245 distritos ubicados en la parte norcentral del país, con una población total de 4'586,383 habitantes, ubicados en una superficie de 588,474.69 kilómetros cuadrados.

Esquema general de la Carretera Interoceánica Perú – Brasil ruta Chimbote Pallasca, Conchucos y Tocache



Fuente: Comisión Técnica Carretera Interoceánica Perú – Brasil.

Necesidad y viabilidad de la ley

En la zona del proyecto abundan recursos minerales como: el oro, cobre, plomo y tungsteno en Maybur en Pallasca, Magistral en Conchucos, Consuzo en Pampas, Pataz, Parcoy, La Paccha en Buldibuyo, Huaylillas, Tayabamba. Tulpo – Shorey y Quiruvilca en Santiago de Chuco y Huamachuco. Así también recursos no minerales como: el Petróleo y sal en Tocache; carbón, yeso y cal en la provincia de Pallasca. De igual forma recursos turísticos como los restos Arqueológicos históricos como: Pañamarca, Paredones, El Castillo en Chimbote; La Galgada, Pashas y Pueblo Viejo en la Provincia de Pallasca; Las Trojas y el Gran Pajatén en Pataz; los petroglifos de Shunté en Tocache; Chanchan en Trujillo y Marca Huamachuco en Sánchez Carrión.

Así también presenta lugares atractivos en todo el recorrido de la carretera como: las lagunas de Pusa Cocha en Huandoval, Los Muyos, Challua Cocha, Labrascocha, Llama Cocha y 33 lagunas más en Conchucos; Pela Gatos y Berlín en Pampas; Piás, Gochapita, Cuyuna, Huasca Cocha y Pampacocha en la Provincia de Pataz y la hermosa laguna de Sausacocha en Huamachuco; aguas termo medicinales de: Cachicadán, en Santiago de Chuco, Yanazara y el Edén en Huamachuco, Chusgón, Cocha Conchucos y Tablachaca en la provincia de Pallasca, Jocos y Baños en la provincia de Sihuas, Baños al borde derecho del Río Marañón en Taurija y Doña Romana en Cajabamba junto al fértil valle de Condebamba.

También se cuenta con recursos hidro energéticos como: La Central Santa Rita en Chuquicara y el factible desvío de las aguas del río Marañón en Quiches – Sihuas hasta el río Tablachaca en Pallasca según el proyecto Corina, que permitirá la implementación de tres grandes centrales hidroeléctricas con posibilidad de vender energía a Ecuador y Colombia. En éste mismo ítem se encuentra en proceso la elaboración de los estudios definitivos para la construcción de 4 centrales hidroeléctricas en el Río Marañón, a orillas de los departamentos de Ancash y La Libertad.

Respecto a los recursos agropecuarios, señalamos lo siguientes: algodón, marigol, fruta, alcachofa, páprika, otros en la costa; mientras que en la sierra miel, quesos, mantequilla y manjar blanco en Huandoval. Así también maíz, trigo, cebada, tara y todo tipo de tubérculos y cereales en la sierra de las provincias de Pallasca, Sihuas, Santiago de Chuco, Sánchez Carrión y Pataz. Abundante fruta, cacao, arroz, palmito y café en Tocache como en toda la selva.

Sobre los recursos industriales: se cuenta con pesca, azúcar, bebidas, harina de pescado, fierro para construcción, cemento, papel, calzado y factorías en Trujillo y en Chimbote.

Respecto de los recursos naturales: La flora y fauna silvestre es preciosa y abundante en todo el recorrido de la carretera, principalmente en la selva peruana. No existe un solo lugar deshabitado, pues en su trayecto abundan centros poblados con ganado y pastores, que pueden auxiliar a los transeúntes - de ser el caso, cuando se ponga en circulación esta carretera.

La vía descongestionará el Puerto del Callao que se encuentra atiborrado de embarcaciones, que encarecen los costos de los servicios por su inadecuada infraestructura y administración a pesar de ser el único puerto implementado del país, debiendo implementarse los puertos de Chimbote y Salaverry, que cuentan con estudio de factibilidad y la partida necesaria para los trabajos de ampliación de los muelles.

La construcción de los terminales marítimos y grandes almacenes, permitirán el comercio fluido de productos al mundo entero. Los productos de la sierra y los de la selva alta, como tubérculos, cereales, hortalizas y legumbres coparán los mercados brasileños de Cruzeiro Do Sul, del Mato grosso y del Acre inicialmente.

La carretera en los sectores I, II, III, IV pasa precisamente por lugares donde próximamente se instalarán el proyecto hidro energético de Santa Rita, ubicado en el distrito de Santa Rosa provincia de Pallasca, que generará 232 MVA de energía eléctrica y otras 4 grandes centrales sobre el Río Marañón, permitiendo que el Perú por primera vez exporte energía eléctrica a Ecuador y a otros países de Sudamérica.

La vía también pasa por el distrito de Quiches, provincia de Sihuas, que es el lugar donde se ha planteado otro reto nacional, el de trasladar parte de las aguas del Río Marañón, desde un punto cercano al puente Santo Cristo I (hoy Antonio Raimondi) hasta el cauce de las aguas del río Tablachaca. El proyecto ha sido denominado "Proyecto CORINA" por el Ing. Guido Muñoz Goicochea, su promotor, con el cual se irrigarán los terrenos eriazos de los departamentos de La Libertad, Lambayeque y Piura por el norte de Ancash, y Lima por el sur. El desvío de esas aguas permitirá la construcción de tres grandes centrales hidroeléctricas: en Quiches, la Galgada y Chuquicara.

La construcción de la carretera posibilitará la descentralización efectiva del país y de

Lima, del Puerto y Aéreo Puerto del Callao, generando focos de desarrollo regional y local descentralizados, para contener la migración y el centralismo limeño, que tanto daño han hecho al país. La carretera propuesta es una gran alternativa de acceso a la capital del Perú, en los casos de inundaciones, huaycos y bloqueos de la carretera central, que constantemente se realizan u ocurren en la ruta de Lima a Pucallpa.

La vía interconectará 13,114 kilómetros de carreteras construidas en la zona de influencia. La construcción de carreteras a otros lugares de influencia del proyecto como el Qhapaq Ñan, se siguen implementando, por los gobiernos locales, regionales y nacional.

Se interconectarán varios circuitos turísticos para integrar las culturas de: Chavín, Sechín, Pashas y La Galgada en Ancash y la cultura Moche con el Gran Pajatén, las Trojas y Shunté en los departamentos de La Libertad y San Martín.

Los inversionistas extranjeros y nacionales tienen grandes posibilidades para invertir en esta región, principalmente en los rubros de: Energía eléctrica por la abundancia de ríos caudalosos con grandes caídas de agua; en los terminales portuarios de Chimbote o de Samanco que cuentan con aguas profundas; en el agro de la sierra, la selva y de la costa; en recursos mineros, pesqueros en el mar y de pesca continental o de altura (truchas) en una gran cantidad de lagunas en la sierra; en turismo por una infinidad de monumentos históricos arqueológicos y bellísimos paisajes naturales y; en la construcción de grandes almacenes en Tocache, Pucallpa, Yurimaguas, Trujillo y Chimbote, entre otras posibilidades.

La inversión en salud, educación, vivienda y transporte es promisoría en la región a partir de la construcción de carreteras. Las finanzas, la industria y el comercio serán florecientes, con la apertura de nuevos mercados e industrias, lo cual es posible a partir de la integración de sus polos de desarrollo unidos por grandes vías de comunicación.

La ruta de Chimbote, hasta Tocache (495.5kms), es la ruta más corta de todas las alternativas planteadas, a similar conclusión se llega sabiendo que de Chimbote a la frontera con Brasil solo hay 950.00kms.

El Sector II de la carretera cruza la cordillera negra por el abra del Quiroz (abertura ancha y despejada entre montañas), originada por acción erosiva del río Tablachaca, durante millones de años, fenómeno de la naturaleza que permite llegar de la costa a



ELÍAS MARCIAL VARAS MELÉNDEZ

Congresista de la República

"Año de Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

los pueblos de la sierra de las provincias de Pallasca, Sihuas y Santiago de Chuco en 3 o 4 horas de viaje como máximo. Esta ventaja comparativa no la tiene ninguna carretera del Perú ni de Sudamérica. El Abra del Quiroz, es el punto más bajo de todas las abras de la Cordillera de los Andes que dan para el lado de la costa (700msnm en la parte media)

La construcción de esta carretera evitará viajes muy extensos que hacen los pobladores de la selva, así como riesgos por accidentes geográficos y climas fríos como los de Cerro de Pasco y Junín.

La construcción de esta carretera frenará la migración de ciudadanos que dejan sus terruños y se trasladan principalmente a la Capital de la república (LIMA), pues permitirá la aparición de nuevos polos de desarrollo en otras ciudades de importancia local y regional.

La construcción y asfaltado de la carretera interoceánica Chimbote – Tocache permitirá:

- a) aumentar el intercambio de aspectos culturales, personas y productos que impulsarán el desarrollo de las poblaciones comprendidas en el proyecto en forma permanente y sostenida;
- b) promoverá la generación de fuente de trabajo, en la medida que sea la población de las localidades donde se aperturará esta carretera, la que se vea involucrada como mano de obra;
- c) permitirá la conexión entre Perú y Brasil, facilitando el comercio de productos nacionales como soya, sorgo, pieles, lácteos, aceite de olivo, tubérculos, ajo, cebolla, cebada, maíz morado y otros, que se trasladaran al mercado extranjero;
- d) abrirá al paso del turismo en la zona costa, sierra y selva de nuestro país, con particular participación de las regiones de Ancash, La Libertad y San Martín;
- e) los agricultores de los valles del Huallaga Central y del Cajón de Sión, cambiarán los sembríos de coca por productos alternativos como: arroz, palmito, cacao, caña de azúcar, café, fruta y madera que ingresarán con mayor facilidad a los mercados de la costa peruana, y evitarán los largos caminos sin asfaltar que recorren actualmente;
- f) impulsará el desarrollo Agro industrial, agropecuario y ganadero de las regiones que se ven involucradas en el presente proyecto.

En este punto es importante mencionar que existen acuerdos de sesiones de consejo de las regiones de Ancash, La libertad y San Martín que son importantes para el desarrollo del presente proyecto, por tal razón se adjuntarán como anexo.

Antecedentes Legislativos

El 03 de marzo del 2016 se presentó el Proyecto de Ley N°5160/2015-CR que propone la "Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional la construcción de la carretera interoceánica Perú – Brasil, tramo Chimbote – Tocache". Esta iniciativa a la fecha se encuentra en la comisión de Transportes y Comunicaciones desde el 08 de marzo del 2016.

Así también el 11 de marzo del 2019 se presentó el Proyecto de Ley N°4126/2018-CR que propone la "Ley que declara de necesidad pública e interés nacional, la construcción, ampliación, mejoramiento y modernización del tramo Chimbote – Tocache de la carretera interoceánica Perú – Brasil.

Dicha iniciativa fue enviada al archivo por Acuerdo del Consejo Directivo N° 19-2021-2022/CONSEJO-CR de fecha 17-08-2021.

ii) EL EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA QUE SE PROPONE SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

El Proyecto de Ley busca garantizar el cumplimiento de lo establecido en el artículo 44 de la Constitución Política del Perú, que señala "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 este sentido se puede afirmar que una de las funciones primordiales del Estado es realizar todas las acciones necesarias para poder lograr que la población de nuestro país pueda desarrollarse de manera equilibrada, debiendo todas las regiones del Perú estar inmersas y ser beneficiadas con el desarrollo de nuestro país.

El fin fundamental de esta ley es promover la ejecución de un proyecto que permitirá, directamente, el transporte de personas y bienes entre la selva y la costa de nuestro país, de manera específica, zonas con un alto potencial de producción de bienes, como el departamento de San Martín, y uno de los puertos más importantes del Perú, Chimbote, por lo que es claro que la construcción de un proyecto de esta magnitud permitirá la reducción de costos de transporte para todos los ciudadanos y productores de las zonas beneficiadas.

El presupuesto estimado para la ejecución de la Carretera Interoceánica por la ruta
Chimbote-Tocache y sus variantes:

El presupuesto estimado para la construcción de la carretera interoceánica por la ruta
Chimbote-Tocache y sus variantes, se detalla en el cuadro adjunto:



ELÍAS MARCIAL VARAS MELÉNDEZ
Congresista de la República

"Año de Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

CARRETERA CHIMBOTE- TOCACHE - RUTA I					
SECTOR - TRAMO	OBRAS POR EJECUTAR	PORCEN TAJE %	COSTO POR KM	PRESUPUESTO PARCIAL	PRESU- PUESTO POR SECTOR
Sector I.- Chimbote - Quiroz (102.3kms) 50% del total para mejoramiento y asfaltado US. 600,000.00 X KM.	Movimiento de tierras	15	90,000.00	9'207,000.00	61'380,000.00
	Sub base y base	11	66,000.00	6'751,800.00	
	Obras de arte	12	72,000.00	7'365,600.00	
	Puentes y pontones	13	78,000.00	7'979,400.00	
	Transporte	17	102,000.00	10'434,600.00	
	Señalización, protección ambiental, Ingeniería de detalle, movilización y Desmovilización	17	102,000.00	10'434,600.00	
	Carpeta asfáltica	15	90,000.00	9'207,000.00	
Sector II.- Quiroz - Conchucos (90.2kms) 80% del total para ampliación mejoramiento y asfaltado US.960,000.00 X KM.	Movimiento de tierras	15	144,000.00	12'988,800.00	86'592,000.00
	Sub base y base	11	105,600.00	9'525,120.00	
	Obras de arte	12	115,200.00	10'391,040.00	
	Puentes y pontones	13	124,800.00	11'256,960.00	
	Transporte	17	163,200.00	14'720,640.00	
	Señalización, protección ambiental, Ingeniería de detalle, movilización y Desmovilización	17	163,200.00	14'720,640.00	
	Carpeta asfáltica	15	144,000.00	12'988,800.00	
Sector III.- Conchucos -Baños -Río Marañón (86.0kms) 90% del total para ampliación mejoramiento y asfaltado US.1'080,000.00 X KM.	Movimiento de tierras	15	162,000.00	13'932,000.00	92'880,000.00
	Sub base y base	11	118,800.00	10'216,800.00	
	Obras de arte	12	129,600.00	11'145,600.00	
	Puentes y pontones	13	140,400.00	12'074,400.00	
	Transporte	17	183,600.00	15'789,600.00	
	Señalización, protección ambiental, Ingeniería de detalle, movilización y Desmovilización	17	183,600.00	15'789,600.00	
	Carpeta asfáltica	15	162,000.00	13'932,000.00	
Sector IV.- Baños- Huayfillas - Tayabamba (50kms) 90% del total para ampliación mejoramiento y asfaltado US.1'080,000.00 X KM.	Movimiento de tierras	15	162,000.00	8'100,000.00	54'000,000.00
	Sub base y base	11	118,800.00	5'940,000.00	
	Obras de arte	12	129,600.00	6'480,000.00	
	Puentes y pontones	13	140,400.00	7'020,000.00	
	Transporte	17	183,600.00	9'180,000.00	
	Señalización, protección ambiental, Ingeniería de detalle, movilización y Desmovilización	17	183,600.00	9'180,000.00	
	Carpeta asfáltica	15	162,000.00	8'100,000.00	
Sector V.- Tayabamba - Puente Marcos (87kms) 90% del total para ampliación mejoramiento y asfaltado US.1'080,000.00 X KM.	Movimiento de tierras	15	162,000.00	14'094,000.00	93'960,000.00
	Sub base y base	11	118,800.00	10'335,600.00	
	Obras de arte	12	129,600.00	11'275,200.00	
	Puentes y pontones	13	140,400.00	12'214,800.00	
	Transporte	17	183,600.00	15'973,200.00	
	Señalización, protección ambiental, Ingeniería de detalle, movilización y Desmovilización	17	183,600.00	15'973,200.00	
	Carpeta asfáltica	15	162,000.00	14'094,000.00	
Sector VI. - Playa Marcos - Metal - Tramo A (27.5kms) 50% del total para mejoramiento y asfaltado US. 600,000.00 X KM.	Movimiento de tierras	15	90,000.00	2'475,000.00	16'500,000.00
	Sub base y base	11	66,000.00	1'815,000.00	
	Obras de arte	12	72,000.00	1'980,000.00	
	Puentes y pontones	13	78,000.00	2'145,000.00	
	Transporte	17	102,000.00	2'805,000.00	
	Señalización, protección ambiental, Ingeniería de detalle, movilización y Desmovilización	17	102,000.00	2'805,000.00	
	Carpeta asfáltica	15	90,000.00	2'475,000.00	
SECTOR - TRAMO	OBRAS POR EJECUTAR	PORCEN TAJE %	COSTO POR KM	PRESUPUESTO PARCIAL	PRESU- PUESTO POR SECTOR
Sector VI. - Metal - Palo Blanco Tramo B (43.5kms) 90% del total para ampliación mejoramiento y asfaltado US.1'080,000.00 X KM.	Movimiento de tierras	15	162,000.00	7'047,000.00	46'980,000.00
	Sub base y base	11	118,800.00	5'167,800.00	
	Obras de arte	12	129,600.00	5'637,600.00	
	Puentes y pontones	13	140,400.00	6'107,400.00	
	Transporte	17	183,600.00	7'986,600.00	
	Señalización, protección ambiental, Ingeniería de detalle, movilización y Desmovilización	17	183,600.00	7'986,600.00	
	Carpeta asfáltica	15	162,000.00	7'047,000.00	
TOTAL, CARRETERA CHIMBOTE - TOCACHE					452'292,000.00



ELÍAS MARCIAL VARAS MELÉNDEZ
Congresista de la República

"Año de Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

CARRETERA TRUJILLO – TOCACHE (Por Coscomba - Pallasca) RUTA II					
SECTOR - TRAMO	OBRAS POR EJECUTAR	PORCENTAJE %	COSTO POR KM	PRESUPUESTO PARCIAL	PRESUPUESTO POR SECTOR
Sector X.- Ovalo Coscomba – Canal CHAVIMOCHIC Tramo B (58.0kms) 80% del total para ampliación mejoramiento y asfaltado US.960,000.00 X KM.	Movimiento de tierras	15	144,000.00	8'352,000.00	55'680,000.00
	Sub base y base	11	105,600.00	6'124,800.00	
	Obras de arte	12	115,200.00	6'681,600.00	
	Puentes y pontones	13	124,800.00	7'238,400.00	
	Transporte	17	163,200.00	9'465,600.00	
	Señalización, protección ambiental, Ingeniería de detalle, movilización y Desmovilización	17	162,300.00	9'465,600.00	
	Carpeta asfáltica	15	144,000.00	8'352,000.00	
TOTAL CARRETERA TRUJILLO – TOCACHE (POR Huamachuco)					55'680,000.00
CARRETERA TRUJILLO – TOCACHE (Por Santiago de Chuco) RUTA III					
SECTOR - TRAMO	OBRAS POR EJECUTAR	PORCENTAJE %	COSTO POR KM	PRESUPUESTO PARCIAL	PRESUPUESTO POR SECTOR
Sector XI.- Trujillo – Shorey (120.6ms) 0.00 X KM.	Movimiento de tierras				<u>Nota.-</u> Carretera construida de primer nivel – Ruta Nacional PE 10A
	Sub base y base				
	Obras de arte				
	Puentes y pontones				
	Transporte				
	Señalización, protección ambiental, Ingeniería de detalle, movilización y Desmovilización				
	Carpeta asfáltica				
Sector XII.- Dv Shorey – Santiago de Chuco – Tramo A (41.5Kms) 50% del total para ampliación mejoramiento y asfaltado US.600,000.00 X KM.	Movimiento de tierras	15	90,000.00	3'735,000.00	24'900,000.00
	Sub base y base	11	66,000.00	2'739,000.00	
	Obras de arte	12	72,000.00	2'988,000.00	
	Puentes y pontones	13	78,000.00	3'237,000.00	
	Transporte	17	102,000.00	4'233,000.00	
	Señalización, protección ambiental, Ingeniería de detalle, movilización y Desmovilización	17	102,000.00	4'233,000.00	
	Carpeta asfáltica	15	90,000.00	3'735,000.00	
Sector XII.- Santiago de Chuco - Tablachaca Tramo B (78.6ms) 90% del total para ampliación mejoramiento y asfaltado US.1'080,000.00 X KM.	Movimiento de tierras	15	162,000.00	21'546,000.00	143'604,000.00
	Sub base y base	11	118,800.00	15'800,400.00	
	Obras de arte	12	129,600.00	17'236,800.00	
	Puentes y pontones	13	140,400.00	18'637,200.00	
	Transporte	17	183,600.00	24'418,800.00	
	Señalización, protección ambiental, Ingeniería de detalle, movilización y Desmovilización	17	183,600.00	24'418,800.00	
	Carpeta asfáltica	15	162,000.00	21'546,000.00	
TOTAL, CARRETERA TRUJILLO – TOCACHE (POR Santiago de Chuco)					168'504,000.00
TOTAL, DE PRESUPUESTO PARA CONSTRUIR LAS CUATRO RUTAS					955'944,000.00



ELÍAS MARCIAL VARAS MELÉNDEZ

Congresista de la República

"Año de Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

CARRETERA TRUJILLO – TOCACHE (Por Huamachuco) RUTA IV					
SECTOR - TRAMO	OBRAS POR EJECUTAR	PORCEN TAJE %	COSTO POR KM	PRESUPUESTO PARCIAL	PRESU- PUESTO POR SECTOR
Sector XIV.- Puente Pallar – Chagual - (125.8Kms)	Movimiento de tierras	15	162,000.00	20'379,600.00	135'864,000.00
	Sub base y base	11	118,800.00	14'945,040.00	
	Obras de arte	12	129,600.00	16'303,680.00	
	Puentes y pontones	13	140,400.00	17'662,320.00	
	Transporte	17	183,600.00	23'096,880.00	
	Señalización, protección ambiental, Ingeniería de detalle, movilización y Desmovilización	17	183,600.00	23'096,880.00	
	US.1'080,000.00 X KM.				
Sector XV.- Chagual – Huayillas (133kms)	Carpeta asfáltica	15	162,000.00	20'379,600.00	143'604,000.00
	Movimiento de tierras	15	162,000.00	21'546,000.00	
	Sub base y base	11	118,800.00	15'800,400.00	
	Obras de arte	12	129,600.00	17'236,800.00	
	Puentes y pontones	13	140,400.00	18'637,200.00	
	Transporte	17	183,600.00	24'418,800.00	
	Señalización, protección ambiental, Ingeniería de detalle, movilización y Desmovilización	17	183,600.00	24'418,800.00	
US.1'080,000.00 X KM.					
TOTAL, CARRETERA TRUJILLO – TOCACHE (POR Huamachuco)					279'468,000.00

iii) EL ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La presente propuesta legislativa no representa gasto para el Estado, al tratarse de una propuesta de carácter declarativo cuya finalidad es declarar de necesidad pública e interés nacional la construcción de la Carretera Interoceánica Perú – Brasil, tramo Chimbote – Tocache y Trujillo – Tocache, que comprende los departamentos de Ancash, La Libertad y San Martín.

Actores	Beneficios	Costos
Población	La población beneficiaría habría sido estimada en 4'574,798 habitantes	El presente proyecto de ley no conlleva gasto alguno.
Regiones de Ancash, La Libertad y San Martín	La carretera integra 3 regiones, 33 provincias y 245 distritos ubicados en la parte Norcentral del país.	El presente proyecto de ley no conlleva gasto alguno.



ELÍAS MARCIAL VARAS MELÉNDEZ

Congresista de la República

"Año de Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

iv) LA RELACIÓN DE LA INICIATIVA CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO EXPRESADAS EN EL ACUERDO NACIONAL.

La presente propuesta legislativa guarda concordancia con:

- Objetivo de Competitividad del País; respecto a la Política de Estado 21 del Acuerdo Nacional relativo a "Desarrollo en infraestructura y vivienda" respecto a que El Estado (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.
- Objetivo de Competitividad del País; respecto de la Política de Estado 23 del Acuerdo Nacional relativo a "Política de desarrollo agrario y rural", respecto a que El estado (a) apoyará la expansión de la frontera agrícola y el incremento de la producción agraria y acuícola, poniendo especial énfasis en la productividad, la promoción de exportaciones con creciente valor agregado y defendiendo el mercado interno de las importaciones subsidiadas; (b) desarrollará la infraestructura de riego, los sistemas de regulación y distribución de agua, mejora de suelos, así como promoverá los servicios de transporte, electrificación, comunicaciones, almacenaje y conservación de productos agrarios.



ELÍAS MARCIAL VARAS MELÉNDEZ
Congresista de la República

"Año de Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

Anexo