Proyecto de Ley N° 3370/2022-CR

CONGRESO REPÚBLICA

ILICH FREDY LÓPEZ UREÑA

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
2022 "Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite y Digitalización de Documentos
20 OCT. 2022
RECIBIDO
Firma _____ Hora 9:09 AM

PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA, LA CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA VÍA DE EVITAMIENTO DE LA CIUDAD 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 INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA, LA CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA VÍA DE EVITAMIENTO DE LA CIUDAD DE HUANCAYO, DEPARTAMENTO DE JUNÍN

Artículo único. Declaración de Interés Nacional y Necesidad Pública

Declárase de interés nacional y necesidad pública, la construcción y mejoramiento de la Vía de Evitamiento de la ciudad de Huancayo, en el departamento de Junín.

Congreso de la República

José Alberto Arriola Tueros
Congresista

ILICH FREDY LÓPEZ UREÑA
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

Lima, 19 de octubre de 2022

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **21** de **octubre** de **2022**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 3370-2022-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:
1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.

JOSÉ F. CEVASCO PIEDRA
Oficial Mayor
CONGRESO 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), Sullcón (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

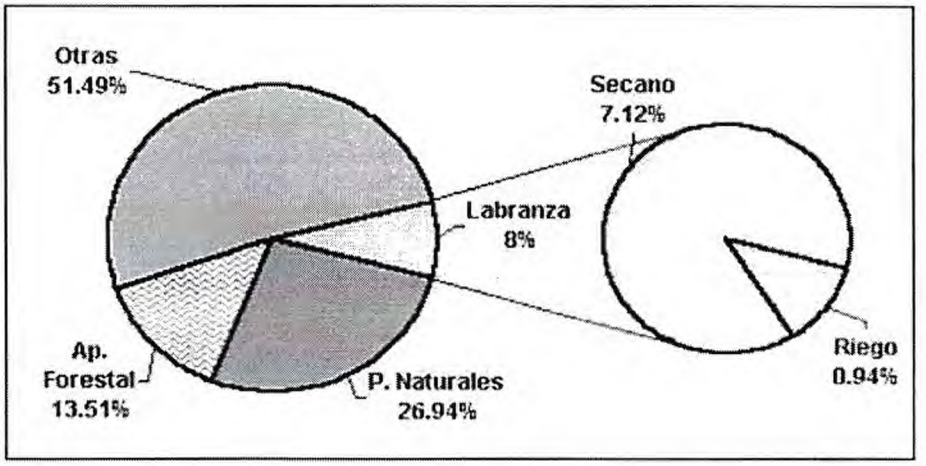
Variables	Unidad	Junín	Perú
Superficie	Mil km²	44	1 285
Población	Millones Hab.	1,4	32
Densidad Poblacional	Hab./Km²	31	25
PBI Nominal	Millones US$	6 233	215 384
PBI per Cápita	US$	4 548	6 767
Exportaciones	Millones US$	909	44 220
Tasa de Pobreza*	%	16,0	20,7
Tasa de Pobreza Extrema*	%	1,9	3,8
Tasas de Crecimiento			
Población	Cinco Años	0,4%	0,5%
PBI real	Cinco Años	6,8%	3,6%
Exportaciones	Cinco Años	12,6%	-0,9%
Participación Región/País			
Superficie	%	3,4%	100%
Población	%	4,3%	100%
PBI Nominal	%	2,9%	100%
Exportaciones	%	2,1%	100%

*Hasta el 2016

Fuente: SUNAT, INEI. Elaboración: [illegible]

Junín 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



El departamento de Junín es una de los diez más importantes del país, ya 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 y otras actividades no puedan verse impulsadas a un nivel competitivo internacional, es así que la situación de nuestros hermanos transportistas, agricultores y pobladores, se complica 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, 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.

2.11.3.1 JUNÍN: PRODUCCIÓN AGRÍCOLA, SEGÚN 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
Olluco	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 tiempo 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 cosos 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.

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, así como reducir el tiempo que toma circular por la misma ciudad de Huancayo. De esta manera, podremos lograr cerrar brechas claves como los de infraestructura, educación, salud y otras.

Opiniones de los sectores sobre la Vía de Evitamiento de Huancayo

La ciudad de Huancayo es ya una de las ciudades más relevantes en el Perú, es así que, en los últimos años, la cantidad de emprendimientos, centros comerciales, y otros proyectos han ido desarrollándose, sobre todo, de manera vertical, con expansión urbana y un crecimiento subsecuente del parque automotor. En ese sentido, diversos estudios como los de Garay (2015), *Análisis de la congestión vehicular y peatonal en la ciudad de Huancayo*, identificó que, el flujo vehicular de la ciudad de Huancayo se constituye por automóviles (65%-75% del flujo total), camionetas rurales (5%-20%) y el 20% restante entre motocicletas, camionetas, o similares, proyectando de esta manera que para el año 2027, gran parte de la ciudad de Huancayo se encontraría saturada.

De acuerdo con la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Informe N°0116-2022-MTC/18.01, señala lo siguiente:

A través del artículo 1 del Decreto Supremo N°011-2016-MTC, se aprobó la actualización del Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC y conforme a lo indicado en el Informe N°2816-2021-MTC/20.3, emitido por Provias Nacional, la "Vía de Evitamiento de la ciudad de Huancayo" comprende la Ruta PE-3S, la cual forma parte de la Red Vial Nacional no Concesionada, por lo tanto, se encuentra bajo competencia de Provias Nacional.

(...)

Sobre el particular, corresponde señalar que Provias Nacional ha informado que viene realizando la intervención siguiente:

"Construcción y Mejoramiento de la Vía de Expresa de Evitamiento de la ciudad de Huancayo (Tramo: Quebrada Honda – Terminal Terrestre – Cruce Río Shulcas – Cruce Río Chilca – Panamericana Sur), Provincia de Huancayo - Junín.

Ruta: PE-3S. Junín (Provincia: Huancayo)

CUI: 2081615

LONG: 12.4 Km.

COSTO: S/ 163.6 millones

Estudio de Factibilidad aprobado con R.D. N°185-2016-MTC/20 (23.03.2016)

(...)

La alternativa recomendada para la ejecución del proyecto, consiste en la Construcción de una vía de evitamiento de 12.4 Km., con una sección total de 50 m., dos vías asfaltadas y una vía auxiliar en cada sentido, cuatro puentes y pontones sobre los ríos Paccha, Shullcas, Chilca y Río Ali respectivamente; un intercambio vial a desnivel en quebrada Honda y otro en caminito de Huancayo y obras de arte con inicio en la carretera central en dirección Norte – Sur antes de Quebrada Honda (limite distrital entre San Agustín de Cajas y El Tambo) bifurcándose directamente hacia el oeste, bordeando el acantilado oeste de quebrada Honda (distrito de San Agustín de Cajas) para luego cruzar el río Paccha y continuar hacia el sur pasando por el terminal terrestre (El Tambo) - cruce río Shullcas – Cruce río Chilca – Cruce Río Ali hasta el borde del río Chanchas (Huancán) y su interconexión con la Carretera Panamericana Sur, construcción y rehabilitación de pistas y veredas en el curso de la vía existente, implementación

de un programa preventivo de infraestructura vial, implementación de programas de capacitación y sensibilización en gestión de Transporte Urbano a funcionarios y autoridades.

(...)

De la misma manera, se indica que la ciudad de Huancayo es un paso obligatorio de camiones y buses a las ciudades de Ayacucho y Huancavelica, tanto es así que, la Vía de Evitamiento de Huancayo, forma parte del Plan Metropolitano de Huancayo que beneficiará directamente a medio millón de personas que padecen el tráfico de aquella ciudad".

De acuerdo con el Informe N°00592-2021-MINAM/SG/OGAJ, elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica del Ministerio del Ambiente:

"De otro lado, la DGOTGIRN (Dirección de General de Ordenamiento Territorial y de la Gestión Integrada de los Recursos Naturales) *en su Informe N°81-2021-MINAM/VMDERN/DGOTGIRN, señala que en el ámbito donde se ubica el tramo de la Ruta PE-3S, en la provincia de Huancayo del departamento de Junín (...), se encuentra en zonas intervenidas de acuerdo a la calificación del Mapa Nacional de Ecosistemas, principalmente corresponde a la zona urbana de la ciudad de Huancayo y recorre los distritos Chilca, el Tambo, Huayucachi y Huancán.*

En esa línea, la DGOTGIRN recomienda en su informe que, para la ejecución de cualquier proyecto vial terrestre, que involucre la posible afectación de los ecosistemas que cause su degradación, pérdida de la biodiversidad y calidad del aire existente en la zona, se requiere contar previamente con la evaluación de impacto ambiental, así como los procesos de participación y consulta ciudadana, de corresponder, para determinar su viabilidad ambiental, social y económica en virtud a lo establecido en la normatividad vigente".

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.

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, sino promueve una ley declarativa a efectos de habilitar los actos administrativos posteriores para que se priorice la construcción y mejoramiento de la vía de evitamiento de la ciudad de Huancayo, en el departamento de Junín.

III. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

La aprobación de la presente iniciativa legislativa no implica algún costo adicional que pudiese afectar al Tesoro Público, debido a que se trata de una Ley de carácter declarativo, mediante el cual se busca declarar de interés nacional y necesidad pública, la construcción y mejoramiento de la Vía de Evitamiento de la ciudad de Huancayo, en el departamento de Junín.

La infraestructura de transporte tiene un impacto sobre la sociedad, con efectos a largo plazo, que se origina tras su puesta en funcionamiento.

Las inversiones en este tipo de infraestructura vial presentan mejoras sobre la economía, logrando la generación de empleo intensivo en mano de obra directa, así como el incremento de la demanda y del nivel de consumo interno; generando como resultado que se alcance el desarrollo de los distritos involucrados y del país en general.

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 al tema: 71. Demarcación y ordenamiento territorial.

Asimismo, se encuentra vinculado con la Política de Estado del Acuerdo Nacional N°34 Ordenamiento y Gestión Territorial 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.

Nos comprometemos a impulsar un proceso estratégico, integrado, eficaz y eficiente de ordenamiento y gestión territorial que asegure el desarrollo humano en todo el territorio nacional, en un ambiente de paz. Este proceso se basará en el conocimiento y la investigación de la excepcional diversidad del territorio y la sostenibilidad de sus ecosistemas; en la articulación intergubernamental e intersectorial; en el fomento de la libre iniciativa pública y privada; y en la promoción del diálogo, la participación ciudadana y la consulta previa a los pueblos originarios. Para estos efectos entendemos el territorio como el espacio que comprende el suelo, el subsuelo, el dominio marítimo, y el espacio aéreo que los cubre y en el que se desarrollan relaciones sociales, económicas, políticas y culturales entre las personas y el entorno natural, en un marco legal e institucional; y en el que convergen los intereses, identidades y culturas de las poblaciones.

Con este objetivo el Estado: a.Garantizará su accionar en todos los ámbitos geográficos, bajo los principios de subsidiariedad y solidaridad, con la finalidad de lograr un desarrollo humano integral, equitativo y sostenible, la vigencia de los derechos y la igualdad de oportunidades en todo el territorio nacional. b.Conciliará el crecimiento económico y la competitividad con la equidad social y la sostenibilidad ambiental, articulando los usos diversos del territorio según sus capacidades, en un clima de convivencia armónica, valorando la identidad y diversidad cultural, impulsando la formalización de las actividades económicas y respetando la institucionalidad democrática y el Estado de derecho. c.Impulsará y consolidará ciudades sostenibles como centros dinamizadores del desarrollo urbano y rural, articuladas en razón de su jerarquía y de su complementariedad funcional y que promuevan corredores económicos abastecidos con redes de agua, energía, transportes y comunicaciones, a fin de facilitar procesos de innovación, cadenas de valor y oportunidades de inversión en actividades primarias, industriales y de servicios. d.Generará un sistema de información territorial integral articulado desde las entidades públicas y accesible a la ciudadanía, para converger a una visión global del territorio, sus relaciones, conectividad, funcionalidad y dinámicas que permita la adecuada toma de decisiones públicas y privadas. e.Impulsará la investigación aplicada a la

realidad territorial y la innovación tecnológica orientada a resolver problemas estratégicos y al aprovechamiento de potencialidades para el desarrollo territorial. f.Adecuará la aplicación de las políticas de educación, salud y otras pertinentes así como la capacitación de la población local, para favorecer la gestión y el aprovechamiento racional, diverso y productivo de los recursos del territorio, fortaleciendo el desarrollo descentralizado. g.Reducirá la vulnerabilidad de la población a los riesgos de desastres a través de la identificación de zonas de riesgo urbanas y rurales, la fiscalización y la ejecución de planes de prevención. h.Fortalecerá las capacidades de gestión territorial en los diferentes niveles de gobierno, así como las instancias de la gestión integrada del territorio que permitan establecer controles, incentivos y demás mecanismos que contribuyan a prevenir, reducir, adaptar o revertir los efectos negativos del cambio climático y a remediar o compensar cuando sea el caso, los efectos negativos sobre los ecosistemas derivados de la ocupación y usos del territorio. i.Regulará e impulsará un proceso planificado de ordenamiento territorial multiescala, intersectorial, intergubernamental, participativo, como una herramienta para la gestión integrada del territorio. j.Establecerá un sistema nacional de gestión territorial que permita armonizar los instrumentos técnicos y normativos para coordinar las políticas nacionales, sectoriales y los planes regionales y locales de desarrollo concertado y de ordenamiento territorial, que contribuya a implementar las prioridades nacionales, a fin de lograr la articulación entre los tres niveles de gobierno y con la participación de las instituciones representativas de la sociedad civil. k.Consolidará una división político-administrativa a partir de la conformación de regiones, y concluirá la demarcación de los distritos y provincias del país. l. Desarrollará las zonas de frontera integrándolas a las dinámicas socio-económicas del país así como a las de los países vecinos. m.Promoverá la creación e implementación de instrumentos fiscales y financieros para estimular buenas prácticas en la gestión del territorio y para garantizar una adecuada formulación e implementación de los planes de ordenamiento territorial que orienten la inversión pública y privada y las políticas sociales".