Proyecto de Ley N° 3543/2022-CR

Firmado digitalmente por: SOTO PALACIOS Wilson FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 14/11/2022 13:25:27-0500

Firmado digitalmente por: MORI CELIS Juan Carlos FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 14/11/2022 11:24:07-0500

Firmado digitalmente por: DOROTEO CARBAJO Raul Felipe FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 14/11/2022 12:45:35-0500

LUIS ANGEL ARAGÓN CARREÑO
Congresista de la República

CONGRESO de la REPÚBLICA

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite y Digitalización de Documentos
14 NOV. 2022
RECIBIDO
Firma ..... Hora 3:35p

DECLARAR DE NECESIDAD PÚBLICA LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN EL ÁMBITO DE INFLUENCIA DEL CORREDOR MINERO DEL SUR

Firmado digitalmente por: MONTEZA FACHO Silvia Maria FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 11/11/2022 17:57:07-0500

Congresistas de la Republica integrantes del **Grupo Parlamentario de Acción Popular** que suscriben; a iniciativa del señor **Congresista Luis Angel Aragón Carreño,** ejercen su derecho de iniciativa legislativa conferido en los artículos 102° inciso 1) y 107° de la Constitución Política del Perú; y conforme a los artículos 2° y del 76° numeral 2 del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente:

FORMULA LEGAL

PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN EL ÁMBITO DE INFLUENCIA DEL CORREDOR MINERO DEL SUR

Artículo único. Declaración de necesidad pública

Se declara de necesidad pública los proyectos de infraestructura vial en el ámbito de influencia del corredor minero del sur, que comprende los departamentos de Apurímac, Cusco y Arequipa. Esto con el fin de garantizar la articulación vial en las zonas alto andinas y promover su desarrollo sostenible.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES.

Única. - Autoridad competente.

Se autoriza al Poder Ejecutivo para que en coordinación con los órganos competentes, los gobiernos Regionales del Cusco, Apurímac y Arequipa, y los gobiernos locales, realicen los estudios técnicos y gestiones correspondientes y dicten las normas complementarias pertinentes para la ejecución de la presente ley.

Firmado digitalmente por: ALVA PRIETO Maria Del Carmen FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 14/11/2022 11:49:04-0500

Firmado digitalmente por: FLORES ANCACHI Jorge Luis FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 11/11/2022 20:40:57-0500

Lima, 11 de noviembre del 2022

Firmado digitalmente por: PAREDES FONSECA Karol Ivett FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 11/11/2022 16:14:40-0500

Firmado digitalmente por: ARAGON CARREÑO Luis Angel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/11/2022 15:48:53-0500

Firmado digitalmente por: ARRIOLA TUEROS Jose Alberto FIR 25542661 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/11/2022 17:10:35-0500

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1.1. ANTECEDENTES

La denominación de Corredor Minero del Sur, es una expresión que en el Perú, se suele usar para referirse a un espacio geográfico que comprende las comunidades campesinas, pueblos y ciudades de los departamentos de Apurímac, Cusco y Arequipa, en cuyo ámbito se desarrollan los más importantes proyectos mineros del país. Propiamente dicho, el corredor minero es una serie de vías y acceso de diferente jerarquía, que permiten el traslado de los materiales mineros desde los andes y hasta la costa para su exportación.

En su inicio, el Proyecto Minero las Bambas, hoy MMG las Bambas, en el departamento de Apurímac, tenía proyectada la construcción de un mineroducto de carácter interregional. Según el investigador Antonio Eliseo Huañahui Sillocca[1], el ducto tendría una longitud de 206 kilómetros desde la Planta Concentradora de las Bambas (Cotabambas - Apurímac) hasta la Planta de Molibdeno de Tintaya (Espinar – Cusco), de un ancho de 30 metros lineales como derecho de vía, para el transporte de 193 m3/h de pulpa de concentrado de cobre y molibdeno para su exportación (5,144 t/d y 32,000 TM/mes), además para transportar un promedio de 25 litros/segundo de agua con el concentrado. El trazo original del mineroducto contemplaba terrenos para la construcción de zanjas para la instalación de postes de alumbrado eléctrico, nueve estaciones de bombeo, de los cuales cinco estaban ubicadas dentro del territorio de Chumbivilcas, 47 cruces por los ríos y riachuelos, de los cuales 12 cruces por el Río Santo Tomás y 17 cruces por la sub cuenca del río Velille, 19 centros poblados involucrados con un población de 3 563 personas afectadas y 1 148 viviendas, con un área total de 22 490 hectáreas afectadas. Este proyecto nunca se llegó a ejecutar, pues se decidió optar por el transporte mediante camiones y a través de vías.

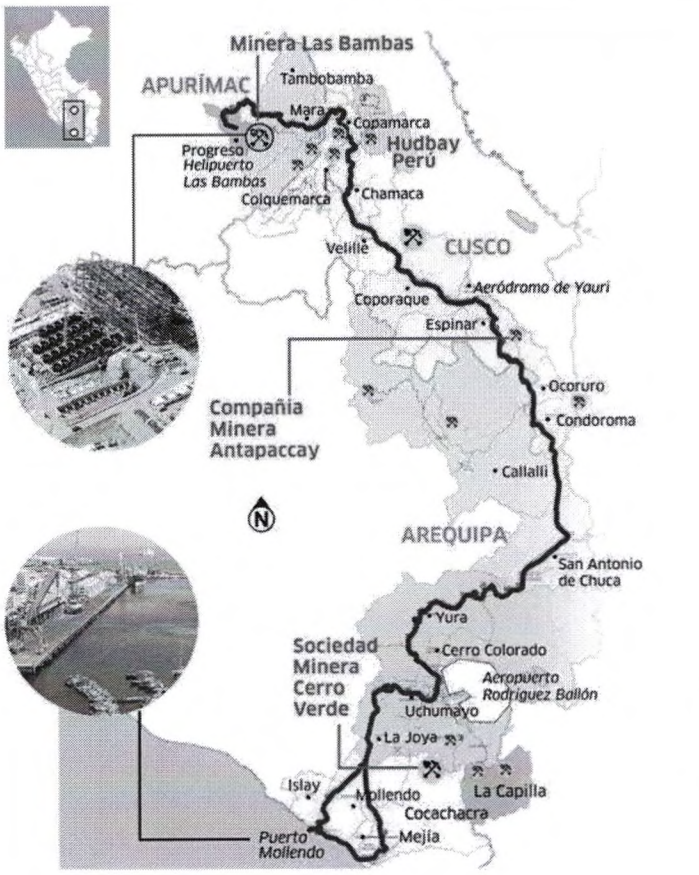
En consecuencia, el 31 de julio de 2014, el Ministerio de Energía y Minas, MINEM, mediante oficio notifica el Auto Directoral 325-2014-MEM-DGAAM, que aprueba trasladar las observaciones formuladas a la Segunda Modificatoria del EIA de Las Bambas, sobre la base del Informe 767-2014-MEM/DGAAM/DNAM/A, donde la primera observación en su literal b), indica la necesidad del cambio en la forma de transporte de los concentrados. Así, se concluyó que el transporte de concentrados seria a través de un sistema bimodal, es decir vía terrestre.

[1] Antonio Eliseo Huañahui Sillocca, 2018, Los conflictos socio ambientales en el corredor minero sur andino y los mecanismos alternativos de solución corredor minero Sur Andino, UNSAAC, Revista de La Facultad de Derecho y Ciencias Políticas

Sobre la reclasificación de la ruta de transporte como nacional

Según un informe realizado por la organización CooperAccion[2], en el año 2016, en la segunda modificatoria del EIA aprobada, se señala que el transporte minero sigue la trayectoria de las rutas en proceso de jerarquización: Evitamiento-trazo Nueva Fuerabamba, PE- 3SF, AP-115, CU-138, ruta sin codificación, CU-119, CU127, PE-3SG, ruta Evitamiento Capaccmarcca (sin codificación), ruta Comunidad Campesina Ccanchahuani-Fundo Huancaro (en proceso de jerarquización), ruta Tuntuna-Velille- Ccollana (en proceso de jerarquización), CU-834, CU-835, PE-34E, PE-34J, PE-34, PE1S, PE34. Al respecto, es imperativo precisar que las siglas AP se usan para designar las rutas que se ubican en Apurímac, CU nombrar las que se ubican en Cusco; algunas son de nivel vecinal y otras, regional, y la sigla PE para designar las carreteras de carácter nacional.

Ruta del Corredor Minero del Sur



Fuente de la imagen: Diario La República, 13 Diciembre del 2021, Se cumplen 144 días de bloqueo en el Corredor Minero.

[2] Leyva Valera Ana, 2018, La Carretera que nadie aprobó problemas e irregularidades en el transporte de concentrados e insumos en las Bambas. CooperAccion, Acción Solidaria para el Desarrollo, Lima Perú.

Ese mismo año, el 2016, y según el informe mencionado en el párrafo anterior, se generó resoluciones ministeriales que reclasificaron tramos que eran vecinales y regionales, convirtiéndolos en nacionales. Los argumentos, recayeron en que el departamento de Apurímac se localiza en el centro de explotación minera de cobre denominado Las Bambas que generaría una actividad socioeconómica importante en su entorno geográfico. Añade también, que existen vías que se extienden carreteras cuyas características son heterogéneas, debido a que pertenecen a redes viales diferentes: Nacional, Departamental y Vecinal, siendo necesario contar con un corredor vial que conecte, de manera directa, dicho centro de producción con el puerto de Matarani en el departamento de Arequipa. Asimismo, se señala que la reclasificación tiene como objetivo realizar la gestión vial respectiva, para homogenizar las características técnicas de la vía, tanto por su geometría, ancho de calzada y tipo de superficie de rodadura. En consecuencia, y según los reglamentos del D.S. 017-2007-MTC, se aprobó la nueva Jerarquización Vial.

Fuente de la imagen: Diario La República, 13 Diciembre del 2021, Se cumplen 144 días de bloqueo en el Corredor Minero.

Sobre los conflictos sociales

La decisión de transportar el material minero por vías terrestres y de reclasificar las vías de menor jerarquía a vía nacional, detono una serie de conflictos sociales. En efecto, las fuertes tensiones entre la empresa, las comunidades y el gobierno nacional se reflejaron en reclamos sobre el impacto negativo en el medio ambiente, y en las actividades agrícolas y ganaderas. También, estuvo presente la demanda por mayores beneficios económicos y sociales para los pueblos en el ámbito de influencia minera. Frente a ello, los gobiernos de turno hicieron uso del estado de emergencia, como medida para contener el descontento social.

En efecto, en la ponencia presentada en las III Jornadas Nacionales de Derechos Fundamentales, en la Pontificia Universidad Católica, en 2018, y bajo el título "Evaluación del estado de emergencia constitucional en el 'Corredor Minero del Sur' del Perú", los investigadores Abraham Siles y Marco Rodríguez, manifiestan que, desde el punto de vista del derecho constitucional y teniendo como objeto de estudio las disposiciones normativas que introdujeron y extendieron en el tiempo el estado de emergencia, es posible dividir este periodo de tensión en dos etapas marcadas:

- **Primera etapa:** Estado de emergencia en los distritos de Chalhuahuacho, Haquira, Mara y Capacmarca, en los departamentos de Apurímac y Cusco. Abarca desde el 17 de agosto de 2017 hasta el 15 de enero de 2018.

- **Segunda etapa:** Estado de emergencia en el corredor vial Apurímac - Cusco - Arequipa. Comprende desde el 12 de enero de 2018 hasta el 11 de abril de 2019.

Añaden también, que el uso de la fuerza por parte del Estado en el conflicto relacionado con el proyecto minero Las Bambas se ha consolidado y su extensión temporal se ha hecho frecuente. También, la intervención de las Fuerzas Armadas como soporte de la Policía Nacional, se ha normalizado en estos casos.

Finalmente, este nuevo escenario que concentra convulsión social, presencia de grandes inversiones y apertura de un vía de jerarquía nacional, dentro de un mismo recorte territorial, invita a repensar como se vienen desarrollando los proyectos mineros en el país. Asimismo, resalta el nivel de desconexión entre la gran empresa y su entorno, por lo que la construcción de infraestructura vial que una esas grandes inversiones con los pueblos de su ámbito de influencia y con el resto del país, y del mundo, emerge como la mejor opción de desarrollo.

1.2. JUSTIFICACION DE LA PROPUESTA

Articulación territorial: Las provincias en el ámbito de influencia del corredor minero, han sido territorios tradicionalmente aislados de los principales centros urbanos del país. También, debido a lo fracturado de la geografía nacional, estas provincias no han contado con los servicios adecuados del estado peruano. El descubrimiento y explotación minera, presentan una oportunidad para unir y articular mediante infraestructura vial, a estos espacios y su población con el resto del país. De esta manera, se promueve y garantiza un desarrollo sostenible en el tiempo y se libera las fuerzas productivas de los departamentos de Cusco, Apurímac y Arequipa.

Desarrollo nacional sostenible: La minería represente hoy el Perú, un sector de vital importancia. No obstante, los frecuentes conflictos sociales han erosionado este vibrante sector. Ello, debido entre otras razones, a que los habitantes de los lugares por donde transita el transporte minero no perciben que la carretera tenga un fin distinto a facilitar el transporte minero, generando así la figura de desconexión e indiferencia. En consecuencia, la articulación a través de infraestructura vial, representa un paradigma para promover el desarrollo sostenible de las poblaciones que a partir de ello, podrían facilitar el acceso a nuevos mercados para sus productos, en su mayoría agropecuarios.

II. EFECTO DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente iniciativa legislativa es de carácter declarativo, no contraviene ninguna disposición legal del ordenamiento jurídico y guarda coherencia normativa con el artículo 44 de la constitución política del Perú, mediante el cual 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".

III. ANALISIS COSTO BENEFICIO

Cabe indicar que la presente iniciativa legislativa no demandara recursos adicionales al tesoro público, por ser de naturaleza declarativo.

IV. VINCULACION CON EL ACUERDO

La presente iniciativa tiene vinculación con las siguientes políticas del Estado del Acuerdo Nacional:

- **Décimo Novena Política de Estado**: Desarrollo sostenible y gestión ambiental.
  "Nos comprometemos a integrar la política nacional ambiental con las políticas económicas, sociales, culturales y de ordenamiento territorial, para contribuir a superar la pobreza y lograr el desarrollo sostenible del Perú. Nos comprometemos también a institucionalizar la gestión ambiental, pública y privada, para proteger la diversidad biológica, facilitar el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales, asegurar la protección ambiental y promover centros poblados y ciudades sostenibles; lo cual ayudará a mejorar la calidad de vida, especialmente de la población más vulnerable del país"

- **Vigésimo Primera Política de Estado**: 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..."

- **Vigésimo Tercera Política de Estado**: Política de desarrollo agrario y rural.
  "Nos comprometemos a impulsar el desarrollo agrario y rural del país, que incluya a la agricultura, ganadería, acuicultura, agroindustria y a la explotación forestal sostenible, para fomentar el desarrollo económico y social del sector. Dentro del rol subsidiario y regulador del Estado señalado en la Constitución, promoveremos la rentabilidad y la expansión del mercado de las actividades agrarias, impulsando su competitividad con vocación exportadora y buscando la mejora social de la población rural..."

- **Trigésimo Cuarta Política de Estado:** Ordenamiento y gestión territorial.
  "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..."