Proyecto de Ley N° 4865/2022-CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

GRUPO PARLAMENTARIO SOMOS PERÚ

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite y Digitalización de Documentos
03 MAYO 2023
RECIBIDO
Fecha: Hora: 5:56 p.m.

PROYECTO DE LEY DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PREFERENTE INTERÉS NACIONAL EL MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA AR 116, COMO MECANISMO PARA EL CIERRE DE BRECHAS VIALES Y COMO MECANISMO DE APOYO A LAS MYPES

Los congresistas de la República, integrantes del grupo parlamentario **SOMOS PERU,** por iniciativa del congresista **ESDRAS RICARDO MEDINA MINAYA**, en ejercicio de las facultades que les confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Estado y de conformidad con lo establecido en los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, proponen la siguiente propuesta legislativa:

PROYECTO DE LEY DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PREFERENTE INTERÉS NACIONAL EL MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA AR 116, COMO MECANISMO PARA EL CIERRE DE BRECHAS VIALES Y COMO MECANISMO DE APOYO PARA LAS MYPES

I. FÓRMULA LEGAL

Artículo 1°. – Objeto de la Ley
La presente Ley tiene por objeto declarar de necesidad pública y preferente interés nacional, el mejoramiento de la Ruta Departamental AR 116, a fin de cerrar las brechas de infraestructura vial existentes en el Perú, del mismo modo otorgar a las Micro y Pequeña Empresas facilidades para el transporte óptimo, eficiente y célere de mercancías, lo que permitirá la inclusión social y mejora económica de las poblaciones a lo largo de esta ruta, así como el descongestionamiento vehicular de las rutas conexas.

Artículo 2°. – Declaratoria de necesidad pública y preferente interés nacional
Se declara de necesidad pública y preferente interés nacional el mejoramiento de la Ruta Departamental AR 116 desde el tramo de la progresiva 7.493 a la Progresiva 62.693 (Empalme PE-34 A – Pampa Cañaguas).

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

ÚNICA. – ADECUACIÓN
El poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dentro del marco de sus competencias, en coordinación los gobiernos locales y regionales del área de influencia de la presente propuesta legislativa, priorizan las acciones conducentes a la formulación de los estudios técnicos de prefactibilidad y factibilidad para la ejecución el mejoramiento de la Ruta Departamental AR 116 desde el tramo de la Progresiva 7.493 a la Progresiva 62.693 (Empalme PE-34 A

– Pampa Cañaguas), en cumplimiento de lo dispuesto en la presente Ley.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MEDINA MINAYA Esdras Ricardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/04/2023 18:29:59-0500

Lima, 07 de abril de 2023.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PAZO NUNURA Jose Bernardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/05/2023 15:43:25-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: SAAVEDRA CASTERNOQUE Hitler FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/05/2023 11:26:57-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PAZO NUNURA Jose Bernardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/05/2023 15:43:07-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: JERI ORE Jose Enrique FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/05/2023 16:39:25-0500

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **4** de **mayo** de **2023**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° **4865/2022-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. **TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.**

JAVIER ÁNGELES ILLMANN
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPUBLICA

II. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

2.1. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA:

La presente propuesta legislativa tiene como objeto, en primer lugar, establecer dentro del territorio peruano en aras de la reducción de la brecha de infraestructura vial, una nueva vía que sirva para lograr la conexión interregional e intrarregional; en segundo lugar, lograr el descongestionamiento vehicular en la Ruta Nacional PE 34A en el tramo del Desvió Caylloma - Puno, Sector Pataguasi, puesto que este último sirve como única de vía de acceso transitable, tanto para carga pesada como para transporte de personas; y en tercer lugar, brindar mecanismos de apoyo a los emprendedores de la Micro y Pequeña Empresa (en adelante MYPE) de la Zona Sur de nuestro país conformada por los departamentos de Arequipa, Cusco, Puno y Moquegua, quienes se dedican a diversas actividades productivas, tal y como se podrá apreciar en los fundamentos que se desarrollarán a continuación.

Del tramo materia de mejoramiento

De conformidad a lo dispuesto en el artículo 4° del Decreto Supremo N° 017-2007-MTC, Reglamento de Jerarquización Vial, el Sistema Nacional de Carreteras (en adelante SINAC) se encuentra jerarquizado por tres redes viales:

- Red Vial Nacional. - Conformada por las carreteras de interés nacional que la conforman los principales ejes longitudinales y transversales, constituyendo así la base del SINAC. En esta confluyen o recibe las carreteras Departamentales o Regionales y las carreteras Vecinales o Rurales.
- Red Vial Departamental o Regional. – Conformada por las carreteras que se encuentran dentro de la red vial circunscrita al ámbito de los gobiernos regionales. Articula la Red Vial Nacional con la Red Vial Vecinal o Rural.
- Red Vial Vecinal o Rural. – Conformada por las carreteras que se encuentran de la red vial circunscrita al ámbito local. Su función principal es la de articular las capitales de las provincias con las capitales de los distritos, y, a su vez, articularlas con los centros poblados o zonas de influencia local, con las Red Vial Nacional y Departamental o Regional.

Por otro lado, el punto 2) del Anexo del Decreto Supremo N° 011-2016-MTC, que aprueba la actualización del Clasificador de Rutas del SINAC, clasifica a la Ruta N° AR 116, como una Red Vial Departamental o Regional, circunscrita al ámbito del Gobierno Regional de Arequipa.

Pues bien, según lo señalado por la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles (en adelante DGCF), la Ruta Departamental AR N° 116 (en

adelante Carretera AR N° 116), se encuentra ubicada dentro la provincia y departamento de Arequipa, y cuenta con una longitud estimada de 62.693 kilómetros:

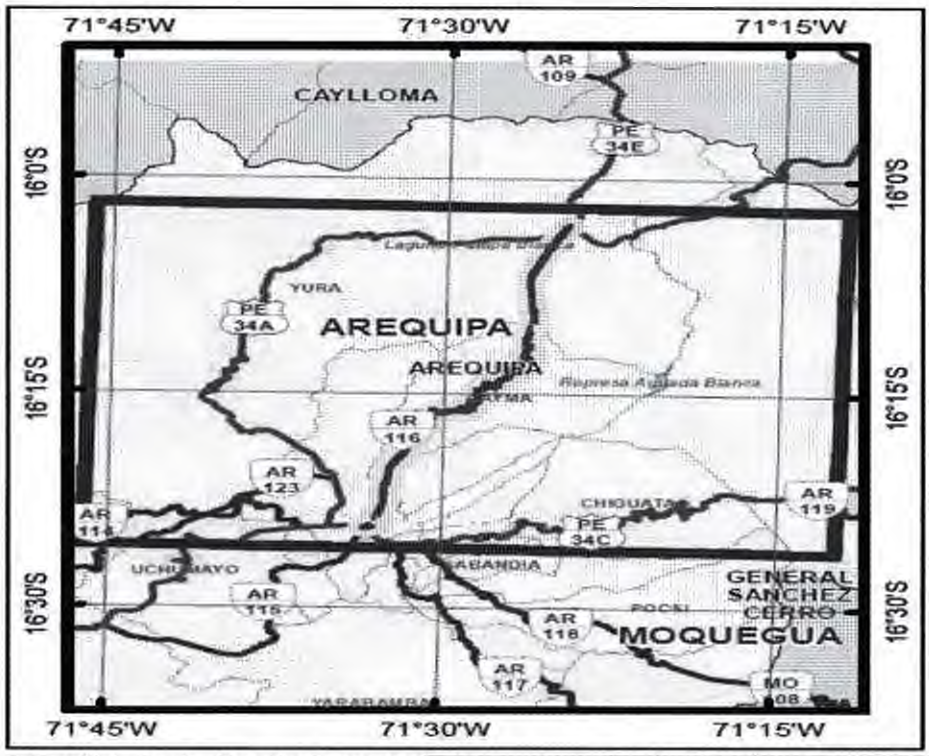


Gráfico N° 1. Fuente: Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Del mismo modo, la Ruta Departamental AR N° 116, cuenta con una superficie de rodadura de 62.693 kilómetros, pasible de ser usada para el transporte de personas y de mercancías, materializando así una ruta adicional para lograr la articulación vial e interregional entre las regiones de Arequipa, Cusco y Puno

La trayectoria de esta ruta departamental, nace o tiene como punto de inicio el Empalme PE-34 C, que se encuentra ubicado en el distrito de Arequipa, y recorre el Desvío Cayma – Cabrería y culmina en el Empalme PE-34 A, en el límite de la provincia de Arequipa con Cusco y Puno:

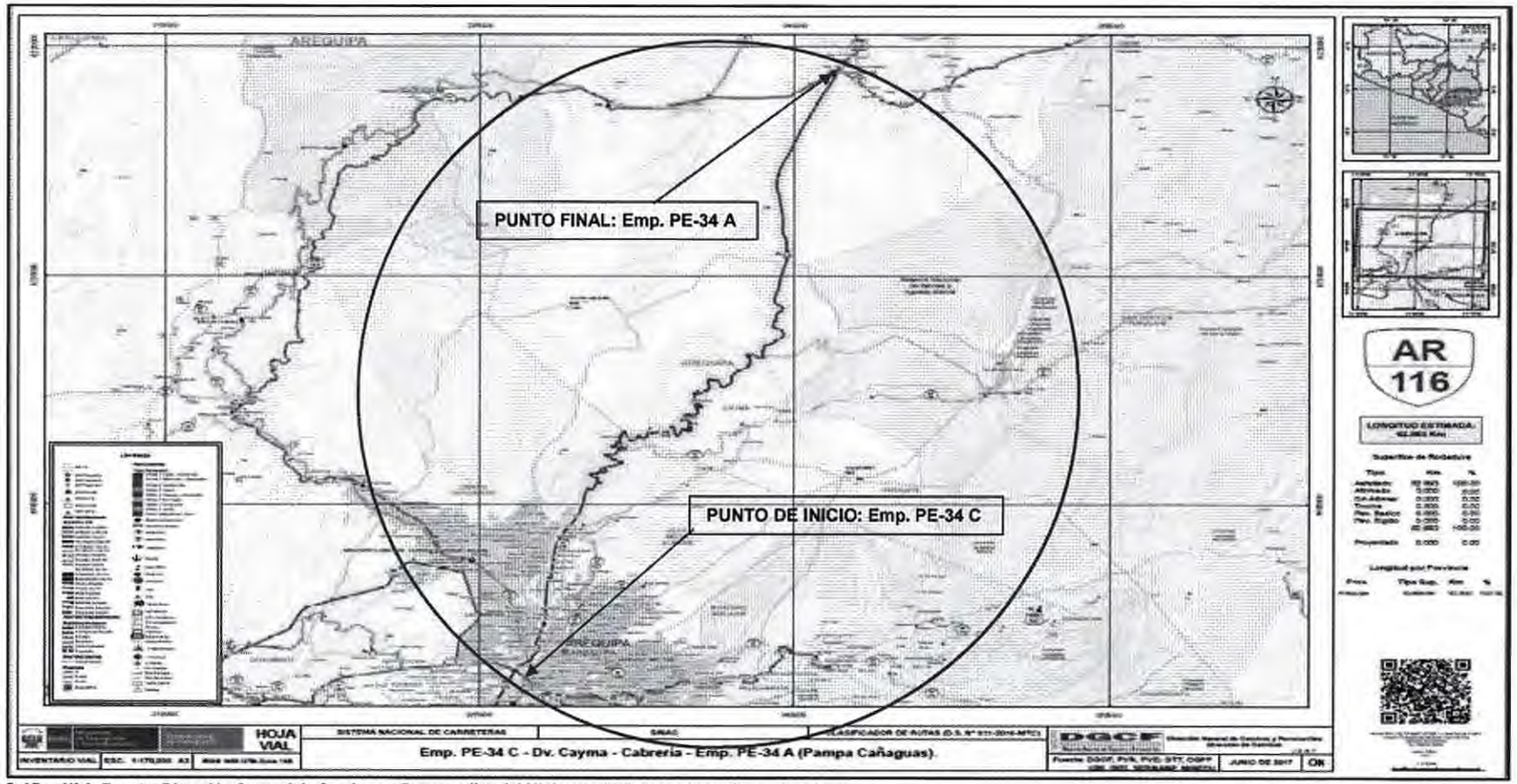


Gráfico N° 2. Fuente: Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Ahora bien, esta Ruta Departamental, para efectos de la presente propuesta legislativa puede ser divida en 4 tramos:

- Primer Tramo: Empalme PE-34 C hasta Radio Azul, en una extensión aproximada de 7.4 kilómetros; cuenta con un asfalto en condiciones regulares, puesto que, a pesar de ser una Ruta Departamental, la componen diversas rutas vecinales principales que recorren a lo largo de la ciudad;
- Segundo Tramo: Radio Azul hasta el Desvío Charcani, en una extensión de 10.5 kilómetros; cuenta con un asfalto en malas condiciones;
- Tercer Tramo: Desvío Charcani hasta Desvío Reservorio Aguada Blanca; cuenta con un tramo afirmado de una extensión de 21 kilómetros;
- Cuatro Tramo: Desvío Reservorio Aguada Blanca hasta el Empalme PE-34 A; cuenta con un tramo afirmado de una extensión de 20.70 kilómetros. Este tramo recibe un mantenimiento eventual.

Los tres últimos tramos de esta Ruta Departamental, que van desde el Distrito de Cayma – Cabrerías hasta Pampa cañahuas, conforman un tramo cuya extensión es de 55.2 kilómetros, el cual será materia de mejora a nivel de asfalto de vía, puesto que, con la habilitación de esta Ruta Departamental en su totalidad, permitiría lograr una conexión intrarregional, entre las provincias de Arequipa, del mismo modo, se generaría una conexión interregional con las regiones vecinas.

2.1.1. MEJORAMIENTO de la Carretera AR 116, tramo Alto Cayma – PE Desvío Caylloma – Puno como mecanismo de conexión intrarregional e interregional

En efecto, tal como se ha señalado precedentemente el mejoramiento de estos 55.2 kilómetros a nivel de asfalto de vía, permitirá generar una ruta de conexión intrarregional e interregional.

CON RELACIÓN A LA CONEXIÓN INTRARREGIONAL. - En la actualidad la región Arequipa cuenta con una vía principal que permite la conexión intrarregional entre las provincias de Caylloma y Arequipa, la cual se encuentra constituida por la Ruta Nacional PE-34 A[1], la cual es utilizada tanto por vehículos de transporte carga pesada o comercial, así como vehículos de carga liviana y transporte de personas.

[1] Cuya trayectoria según lo señalado por el Anexo del Decreto Supremo N° 011-2016-MTC es: Emp. PE-1S (La Repartición) - Uchumayo - Desvío Chiguata (PE-34 C) - Yura - Desvío Viscachane (PE-34 E) - Patahuasi - Puente Sumbay – Imata (PE-34 J) - Puente Imata I - Santa Lucía (PE34 C) - Deustua - Cabanillas - Empalme PE-3S (Juliaca).

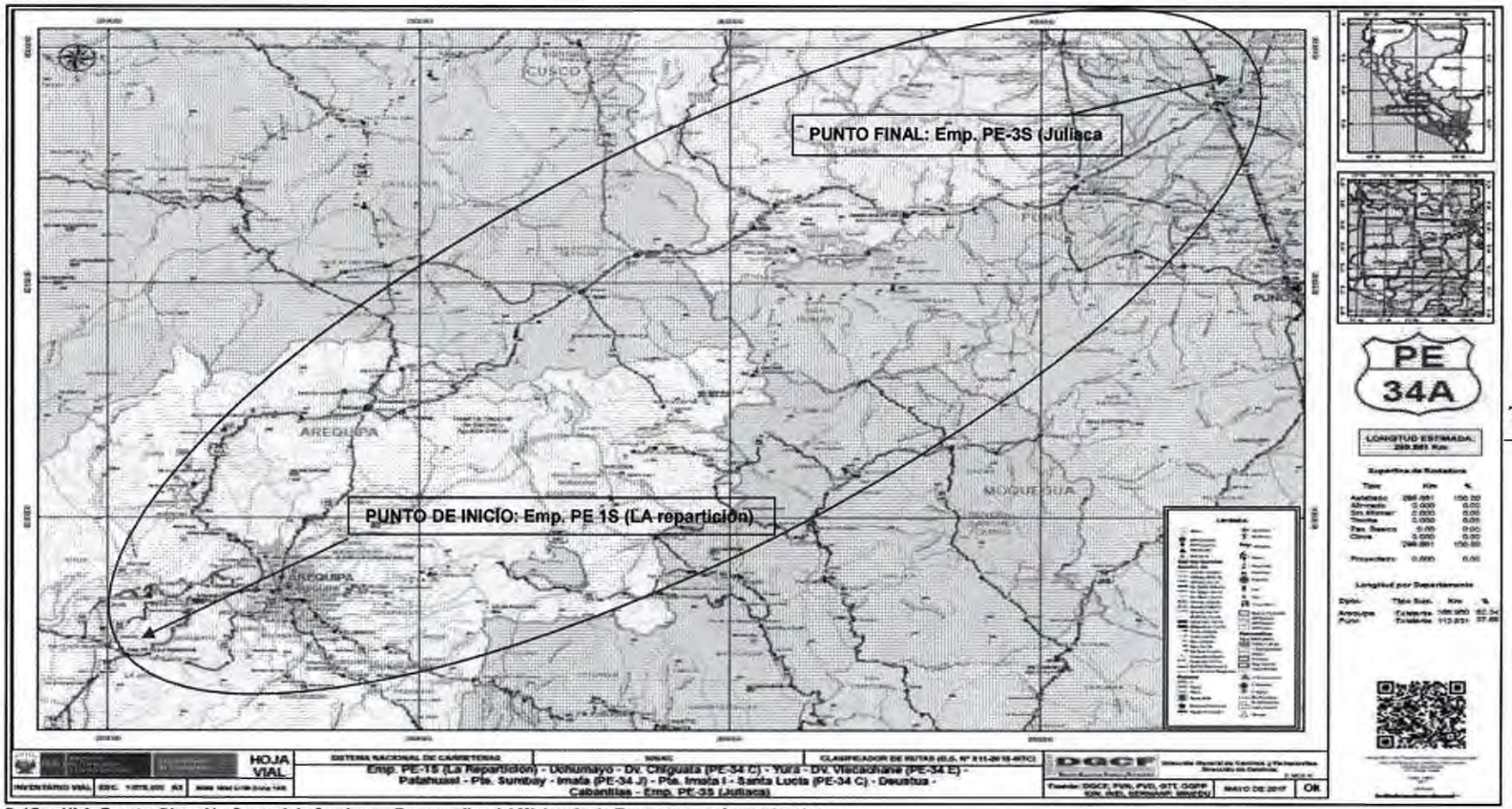


Gráfico N° 3. Fuente: Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Del mismo modo, esta Ruta Nacional se articula con la Ruta Departamental AR-109[2], lo que permite una conexión intrarregional a nivel de las provincias de la región Arequipa, pues a través de esta, la provincia de Arequipa (capital de región), se conecta por el Norte con la Provincia de Caylloma; por el Nororiente con las provincias de Castilla y Condesuyos; y por el Oriente con la provincia de la Unión.

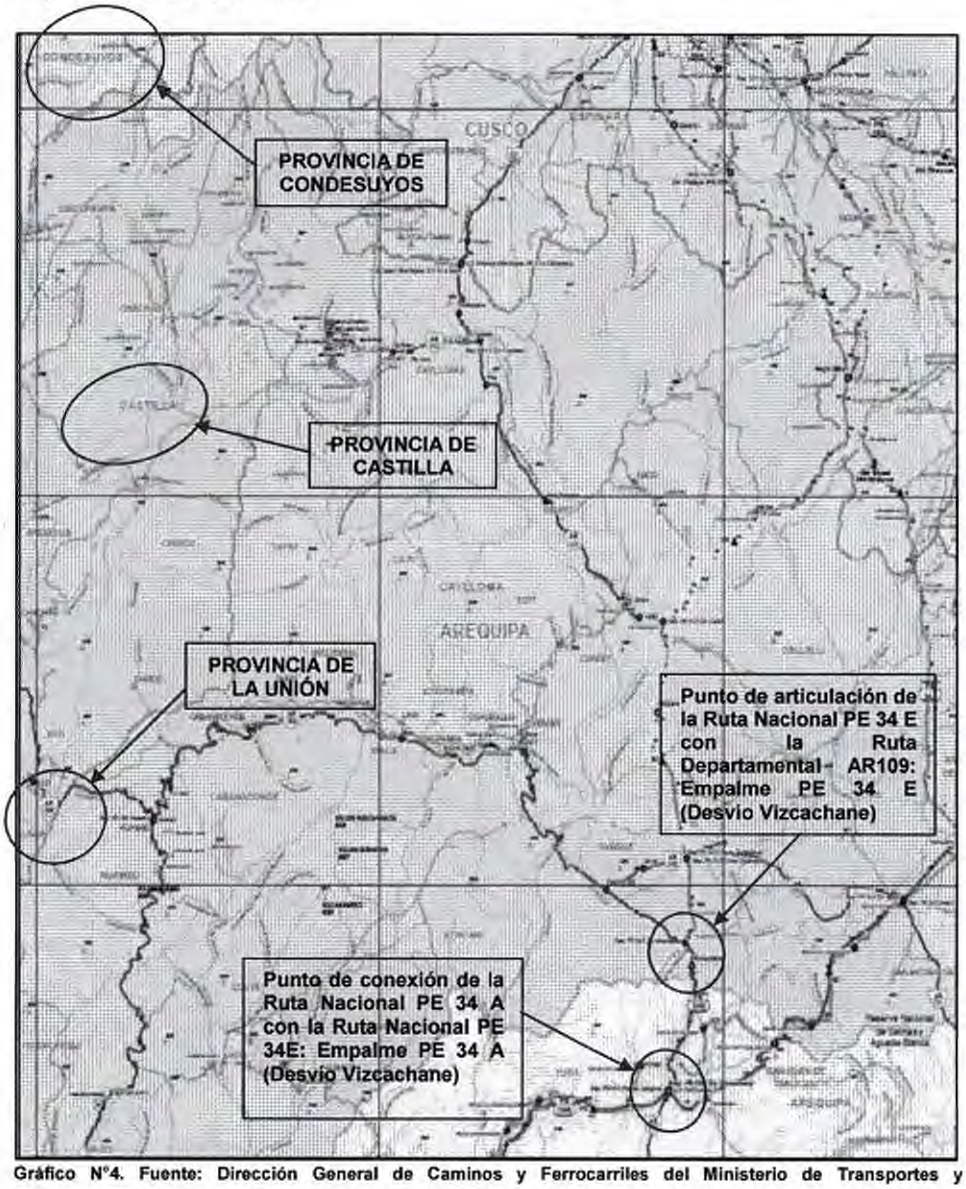


Gráfico N°4. Fuente: Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

[2] Cuya trayectoria según lo señalado por el Anexo del Decreto Supremo N° 011-2016-MTC es: Empalme PE-1S (Desvío Huambo) - Huacan - Huambo - Cabanaconde - Maca - Chivay - Empalme PE-34 E (Desvío Vizcachane).

Pues bien, con el mejoramiento y asfaltado de los 55.2 kilómetros de la Carretera AR 116, tramo: progresiva 7.493 – progresiva 62.693 (EMPALME PE-34 A – PAMPA CAÑAGUAS), se habilita una segunda vía asfaltada para el acceso y salida a la provincia de Arequipa, del mismo modo, se apertura una nueva vía que se articula permanentemente con la Ruta Nacional PE 34 E, que como ya se ha señalado precedentemente conecta a la provincia de Arequipa con las demás provincias de la región Arequipa:

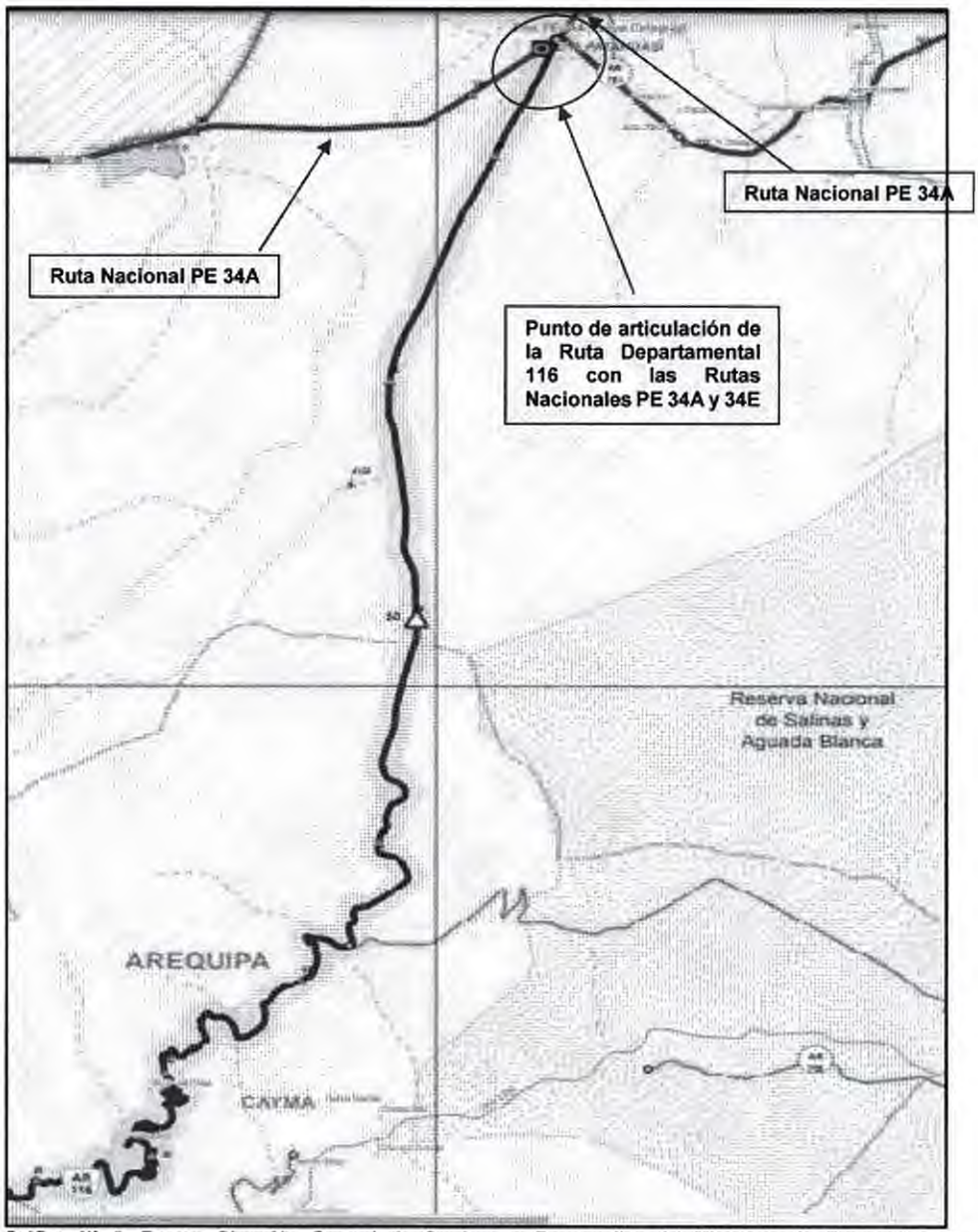


Gráfico N° 5. Fuente: Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Así también, se puede advertir que, a nivel de la provincia de Arequipa, esta ruta Nacional, una vez asfaltada y articulándose con la Ruta Vecinal AR754, permitirá conectar al distrito de San Juan de Tarucani ubicado al Noreste de la provincia de Arequipa, con los demás distritos, tales como Cayma, Chiguata, Yura, Alto Selva Alegre y la propia Arequipa:

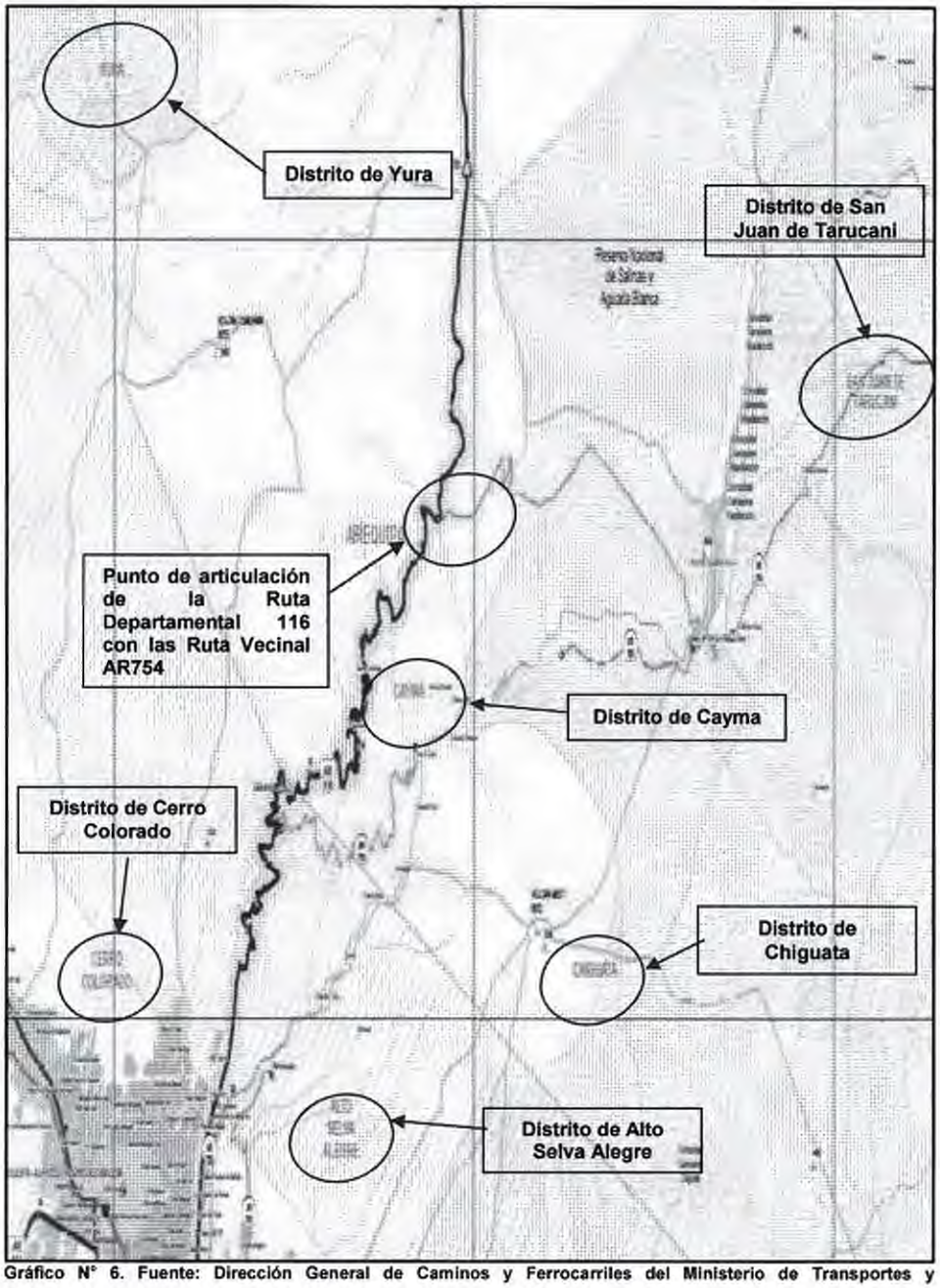


Gráfico N° 6. Fuente: Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Es así que, respecto a este extremo de la presente propuesta legislativa, no cabe duda alguna de la importancia que representa el mejoramiento vial de la Ruta Departamental AR 116, pues traerá beneficios a nivel intrarregional, cerrando brechas de infraestructura vial y conectando a la población de la región al otorgárseles nuevas rutas de acceso.

CON RELACIÓN A LA CONEXIÓN INTERREGIONAL. – Siguiendo la línea de lo señalado precedentemente, Arequipa, en la actualidad, cuenta por el norte, con una única vía de acceso principal asfaltada, la misma que es usada tanto para el transporte de mercancías como para el transporte de personas (público y privado), que llegan desde las demás regiones del norte del Perú, ya sea, que tengan como destino principal la ciudad de Arequipa o que utilicen esta vía como conexión a las diversas provincias de Arequipa y/o demás regiones que se encuentran ubicadas al sur del país.

Esta vía, es la Ruta Nacional PE-34 A, que permite la conexión interregional de Arequipa, con las demás regiones que se encuentran ubicadas al norte y noreste, tales como Cusco y Puno, así también sirve como vía de acceso a las regiones de Moquegua y Tacna, que se encuentran al sur. Así también sirve como vía de acceso y salida principal hacía el puerto de Matarani, pues este terminal portuario internacional operado por TISUR, embarca anualmente 4 millones de toneladas de minerales[3], que provienen de los diferentes proyectos mineros apostados en el sur del Perú, tales como Cerro Verde (Arequipa), Hudbay (Cusco), Orcopampa (Arequipa-Castilla), Ares (Arequipa-Castilla), MINSUR (Puno), entre otros. Por otro lado, a este terminal portuario, llegan los diversos insumos y materiales que son utilizados en las actividades extractivas mineras y que se trasladan a sus respectivas operaciones a través de esta vía.

Puerto de Matarani/Fuente: Rumbo Minero

[3] Revista Internacional Rumbo Minero (2021), contenido en el siguiente link: https://www.rumbominero.com/peru/noticias/mineria/matarani-embarcan-mas-de-4-millones-de-toneladas-de-concentrado-de-mineral-al-ano/, consultado por última vez el 07 de abril de 2023.

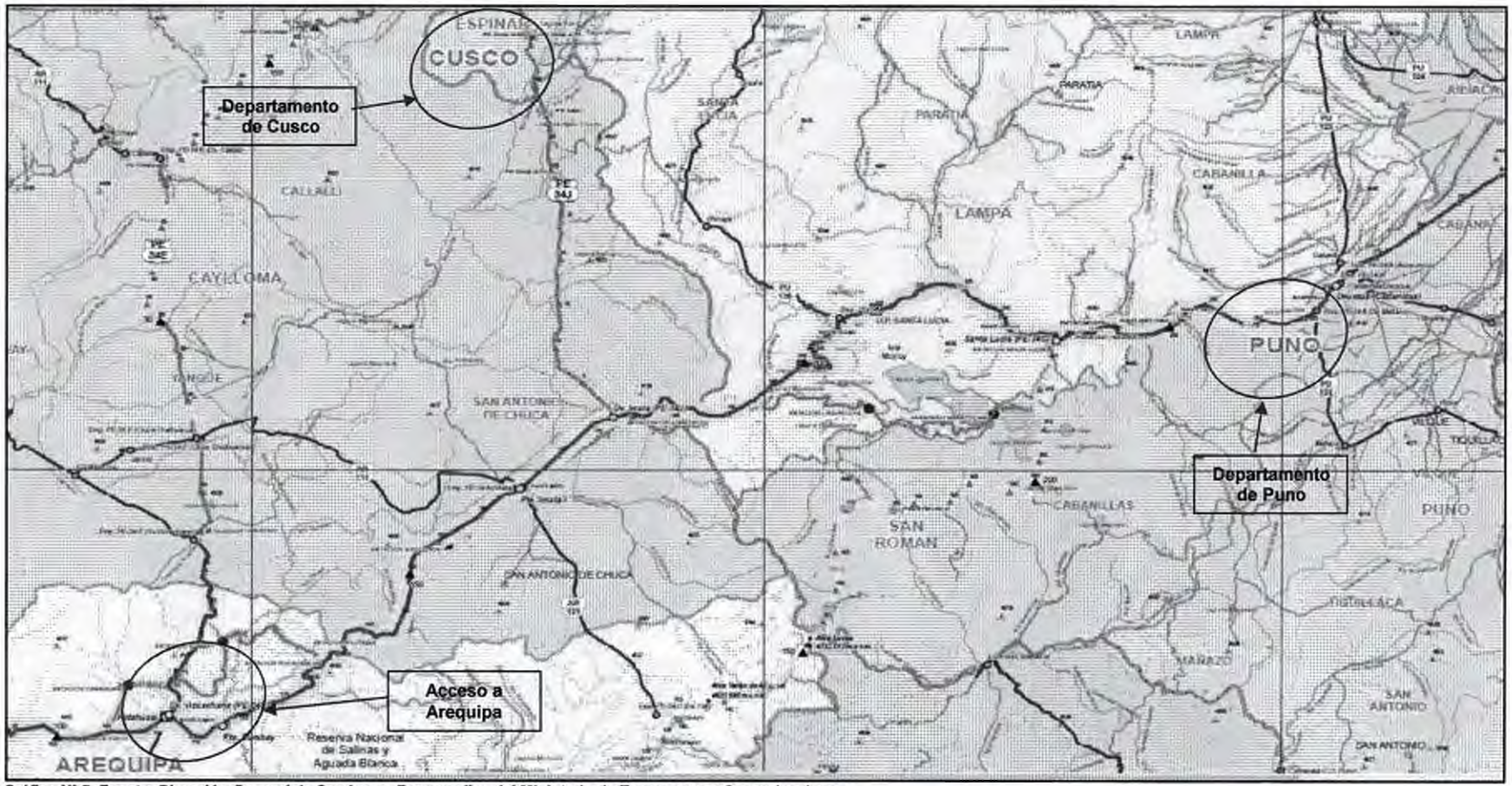


Gráfico N° 7. Fuente: Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Resulta evidente del gráfico anterior, que la Ruta Nacional 34-A, es de por sí, la ruta de acceso principal por el norte de la región Arequipa, ya que en ella confluyen diversas rutas Nacionales (34-J y 34-E), Departamentales (AR 113, AR 121, PU 136) y Vecinales que se articulan para tener como destino o como ruta transitoria, la región de Arequipa.

Esto, denota la importancia de dicha carretera, por ser -por el norte- la vía de acceso y salida principal de la región Arequipa; no obstante, se logra visibilizar la necesidad de implementar otra vía de acceso a la región de Arequipa, en tanto es claro que al ser la única vía de acceso, esta es utilizada tanto por pobladores locales como externos, así también circulan a través de esta, vehículos de transporte pesado de mercancías y transporte de personas (particulares y públicos), lo que origina que se sature y demande mucho más tiempo del previsto para transitar por dicha vía.

Cabe precisar que la Ruta Departamental AR 116, a lo largo de su recorrido a través de la ciudad de Arequipa, se articula con la Ruta Departamental AR 115[4] (a la altura del Empalme PE-34-C), que a su vez se articula con la Ruta Nacional PE 34 A (en el Empalme PE-1S La Repartición), lo que permite asegurar la transitabilidad desde y hacia las regiones del sur del país.

Es así que, con la mejora y habilitación de la Ruta Departamental AR 116, se implementará una nueva vía de acceso a la región de Arequipa, que sirva de alternativa para la transitabilidad hacia, desde y a través de la región, mejorando así la conexión interregional a nivel del sur del país.

[4] Cuya trayectoria según lo señalado por el Anexo del Decreto Supremo N° 011-2016-MTC es: Trayectoria: Empalme PE-34 A (Desvío. Tiabaya) - Tiabaya - Sachaca - Empalme PE-34 C.

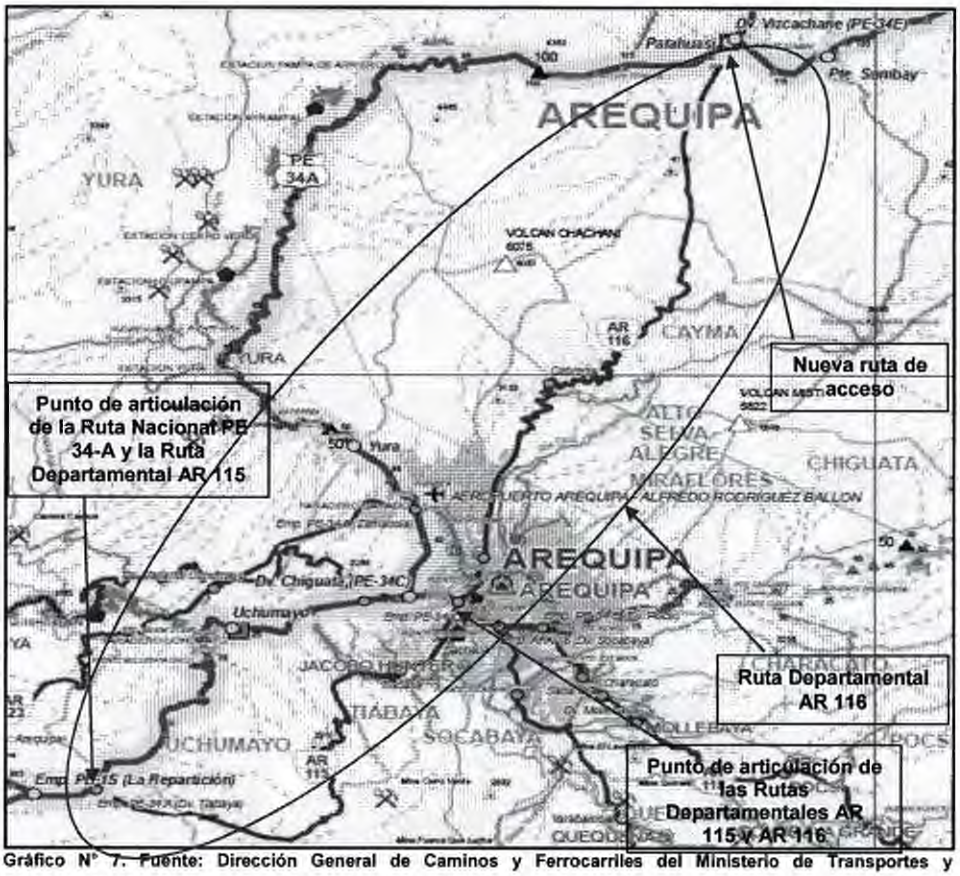


Gráfico N° 7. Fuente: Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

En ese orden de ideas, es que se logra apreciar la significativa importancia que representa la mejora y habilitación de la Ruta Departamental AR 116, para la integración vial y como nueva ruta de transito a nivel del sur del País.

2.1.2. MEJORAMIENTO de la Carretera AR 116, tramo Alto Cayma – PE Desvío Caylloma – Puno como mecanismo descongestionamiento vehicular

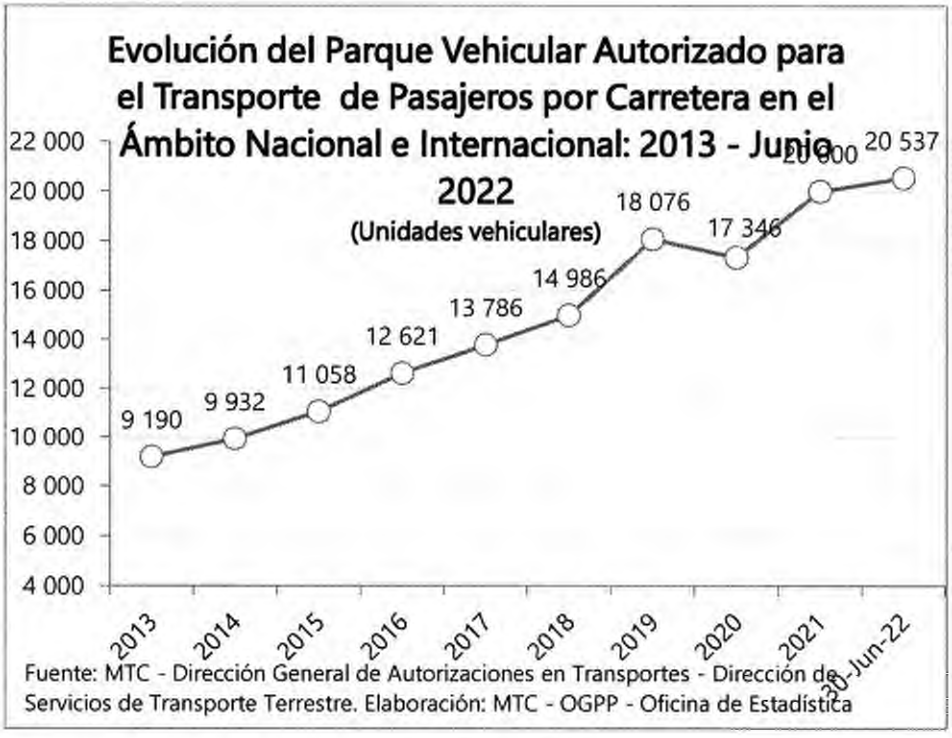
Como ya se adelantó en el acápite precedente, Arequipa, al contar por el norte con una única vía de acceso y salida, para el tránsito vehicular de carga pesada y transporte de personas, resulta lógico inferir que, en la actualidad, esta ruta se encuentre altamente congestionada debido a importancia y uso, como vía de conexión intra e interregional.

En efecto, esto puede advertirse del Plan de Negocios 2020 presentado por la Concesionaria Vial del Sur S.A. – COVISUR[5], ante el Organismo Supervisor

[5] Empresa que tiene a su cargo la concesión de parte de la Ruta Nacional PE 34-A, en el Tramo 5 que recorre el Desvío Vizcachane (vía de acceso a la ciudad de Arequipa por el Norte), hasta el puerto de Matarani.

de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN[6], en tanto de este plan se puede advertir que para el año 2017 el Índice Medio Diario[7] (en adelante IMD), alcanzó la cifra 3,402 vehículos automotores.

Sin embargo, a efectos de determinar el IMD que soporta en la actualidad la Ruta Nacional PE 34 A que ha sido materia de análisis a través del presente proyecto de Ley, es que realizamos estudios particulares para contrastarlos con el IMD señalado por COVISUR; es así que estos estudios se realizaron durante el periodo comprendido del 01 al 09 de abril de 2023, pudimos determinar que el IMD alcanzó la cifra de 5,300 vehículos automotores, es decir que para el año 2023 existió un incremento del 55.79 % en comparación a las cifras obtenidas en el año 2017, lo cual se debió sustancialmente al incremento del parque automotor para el transporte por carretera, tal y como se puede advertir de las cifras recabadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones:



[6] Extraído del siguiente enlace web: https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/pdn-2020-covisur.pdf, consultado por última vez el 31 de marzo de 2023.

[7] Según lo señalado en el Glosario de Términos de uso frecuente en proyectos de infraestructura vial, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 660-2008-MTC/02 y Resolución Directoral N| 02-2018-MTC/14, se señala que el IMD, es aquel índice que mide el volumen promedio del tránsito vehicular en ambos sentidos de una carretera durante 24 horas, de una muestra vehicular (conteo vehicular).

Se logra advertir la relación antes acotada, puesto que para el año 2017 el parque automotor dedicado al transporte de pasajeros por carretera alcanzó la cifra de 13,786 vehículos, mientras que para el año 2022 (año inmediatamente anterior a la medición del IMD que realizamos), se contó con un parque automotor compuesto por 20,537 vehículos, es decir nos encontramos ante un incremento sustancial del 48.97%.

Pues bien, ante el aumento sustancial del IMD, resulta necesaria la adopción de mecanismos necesarios para lograr el descongestionamiento de la Ruta Nacional PE 34-A, siendo el más óptimo e idóneo la construcción o (en el presente caso) la implementación de nuevas vías por las cuales puedan discurrir las unidades vehiculares a efectos de descongestionar la Ruta Nacional PE 34-A.

2.1.3. Mejoramiento de la Carretera AR 116, tramo Alto Cayma – PE Desvío Caylloma – Puno como mecanismo de apoyo para las MYPE

Como punto más importante y sobre la cual, tiene mayor incidencia la presente propuesta legislativa, son los beneficios que acarreará el mejoramiento de la Ruta Departamental AR 116, para las MYPE's del sur del país, en tanto esta zona aglomera una gran cantidad de MYPE's dedicadas a diversos sectores económicos (comercio, servicios, manufactura, construcción, minería, entre otros) y que utilizan las rutas nacionales para el transporte de mercancías que adquieren de sus proveedores o que remiten a los adquirientes de sus productos, ya que, hoy por hoy, la infraestructura vial terrestre a nivel nacional, es el principal canal de transporte del que se vale el comercio nacional.

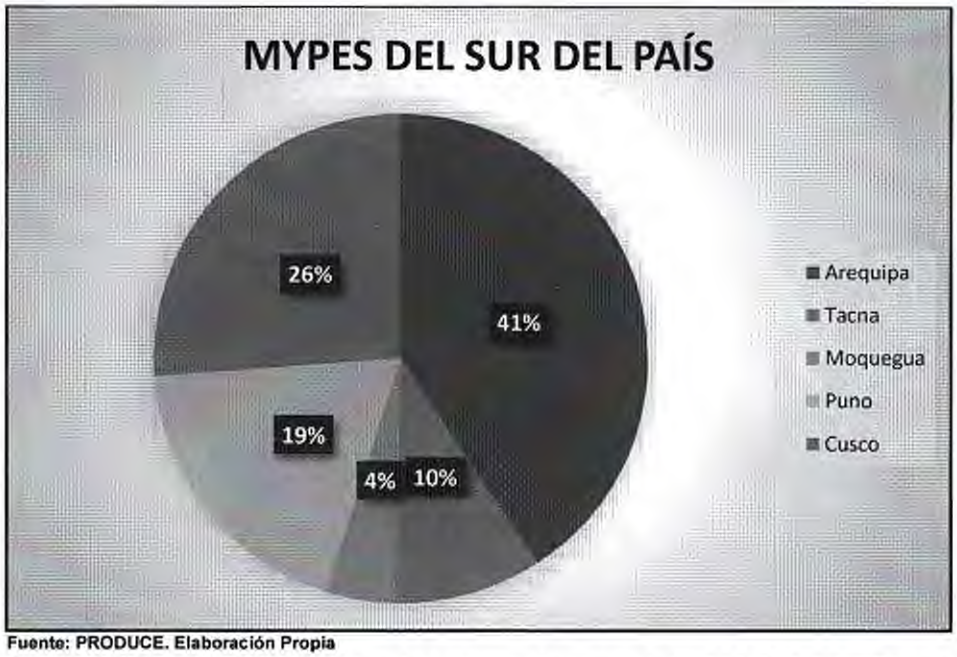
Para el año 2021, según lo señalado por el Ministerio de la Producción (en adelante PRODUCE), en la Estadística de Concentración sectorial y territorial de las Mipymes 2021[8], el Perú contó con 2,115,449 de MYPES, las cuales se distribuyeron en las regiones del sur del país de la siguiente forma: en Arequipa[9], un total de 125,648 (hubo un incremento del +20.4% en comparación al año 2020); en Cusco[10], un total de 80,938 (hubo un

[8] Contenido en el siguiente enlace web: https://ogeiee.produce.gob.pe/index.php/en/2017-11-05-06-56-11/estadisticas-mipyme-2/item/download/1431_b9fd42b41790364b42b968dff441f2ff, consultado por última vez el 09 de abril de 2023.

[9] Cifras recabadas del Diagnostico Productivo Regional AREQUIPA del año 2021, contenido en el siguiente en lace web: https://ogeiee.produce.gob.pe/images/oee/regiones/21/F_Arequipa.pdf, consultado por última vez el 09 de abril de 2023.

[10] Cifras recabadas del Diagnostico Productivo Regional CUSCO del año 2021, contenido en el siguiente en lace web: https://ogeiee.produce.gob.pe/images/oee/regiones/22/FD_cusco.pdf, consultado por

incremento del +15.5% en comparación al año 2020); en Puno[11], un total de 58,446 (hubo un incremento del +28.9% en comparación al año 2021); en Moquegua[12], un total de 14,118 (hubo un incremento del +17.6% en comparación al año 2021); en Tacna[13], un total de 30,099 (hubo un incremento del +17.9%).



Fuente: PRODUCE. Elaboración Propia

En conjunto, la zona sur del país aglomeró un total de 309,249 MYPE's, es decir concentró cerca del 14,62% del total de MYPE´s del país; si bien es cierto esta cifra, a simple vista, no representa una porcentaje considerable, pero si la comparamos con el 1,018,548 MYPE's que se concentran en la región de Lima-Callao[14] y que representan casi el 50% (48.14%) del total de

última vez el 09 de abril de 2023.

[11] Cifras recabadas del Diagnostico Productivo Regional PUNO del año 2021, contenido en el siguiente en lace web: https://ogeiee.produce.gob.pe/images/oee/regiones/22/FD_Puno.pdf, consultado por última vez el 09 de abril de 2023.

[12] Cifras recabadas del Diagnostico Productivo Regional MOQUEGUA del año 2021, contenido en el siguiente en lace web: https://ogeiee.produce.gob.pe/images/oee/regiones/22/FD_moquegua.pdf, consultado por última vez el 09 de abril de 2023.

[13] Cifras recabadas del Diagnóstico Productivo Regional TACNA del año 2021, contenido en el siguiente en lace web: https://ogeiee.produce.gob.pe/images/oee/regiones/22/FD_Tacna.pdf, consultado por última vez el 09 de abril de 2023.

[14] Cifras recabadas de los Diagnósticos Productivos Regionales LIMA y CALLAO del año 2021, contenidos en los siguientes enlaces web:

MYPE's a nivel nacional, podemos observar que toman mayor relevancia, puesto que representan el 28% del 52% restante, es decir que tenemos 787,652 MYPE's que representan el 72% del 50% restante, distribuidas en las 18 regiones restantes del país.

Fuente: PRODUCE. Elaboración Propia

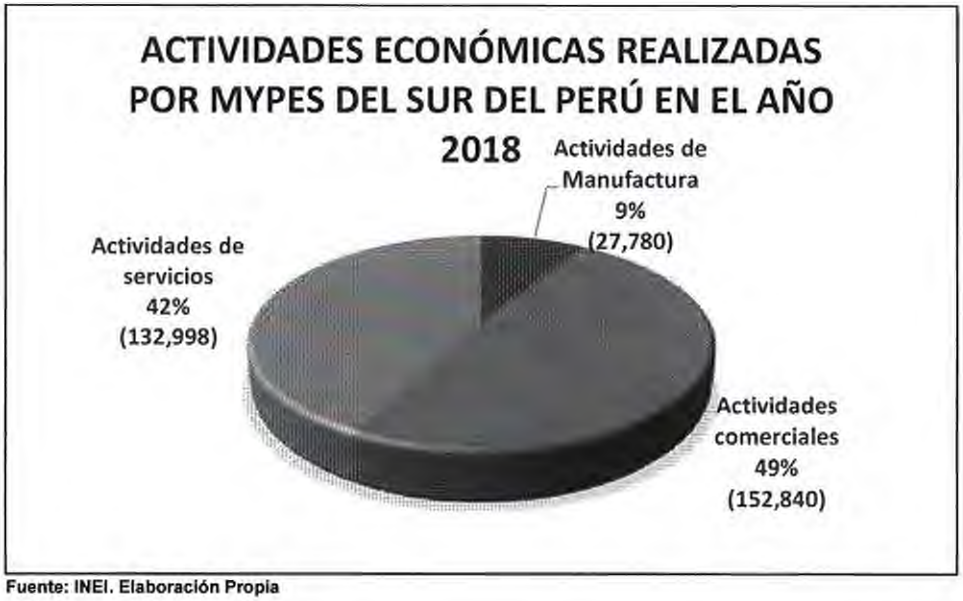
Fuente: PRODUCE. Elaboración Propia

https://ogeiee.produce.gob.pe/images/oee/regiones/21/F_Lima.pdf, y, https://ogeiee.produce.gob.pe/images/oee/regiones/22/FD_callao.pdf, consultados por última vez el 09 de abril de 2023.

Podemos advertir entonces, la importancia que representa la zona sur del país, respecto a las actividades comerciales que se realizan a nivel de MYPE's en todo el territorio peruano.

Sobre el particular, según lo señalado por Instituto Nacional de Estadística e Informática[15] (en adelante INEI) en el año 2018, se realizaron a nivel de tres principales actividades económicas: actividades de manufactura[16], actividades comerciales[17] y actividades de servicios[18].

Estas actividades fueron realizadas en el año 2018 por 313,618 MYPE's, según el siguiente detalle:



Fuente: INEI. Elaboración Propia

[15] Perú Estructura Empresarial, 2018, contenido en el siguiente enlace web: https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1703/libro.pdf, consultado por última vez el 09 de abril de 2023.

[16] Ibidem. Según lo señalado por el INEI, las actividades de manufactura son aquellas en las cuales se realiza la transformación a través de procesos físicos o químicos de materia prima, sustancias o componentes en productos nuevos.

[17] Ibidem. Según lo señalado por el INEI, las actividades comerciales se encuentran clasificadas en la Sección G de la Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las actividades económicas, la cual se divide a su vez en: Reparación de vehículos automotores y motocicletas, **comercio al por mayor y comercio al por menor**.

[18] Ibidem. Según lo señalado por el INEI, las actividades de servicios engloban una amplia gama de actividades, así tenemos: transporte y almacenamiento, actividades de alojamiento y servicios de comidas, información y telecomunicaciones, actividades inmobiliarias, actividades de servicios profesionales, técnicos y de apoyo empresarial, enseñanza, atención de salud y actividades artísticas, entretenimiento, y otros servicios como financieras, seguros, administración pública, etc.

Como se logra observar del gráfico anterior, las actividades económicas se sectorizan y orientan básicamente a la prestación de servicios y actividades comerciales, siendo un reducido porcentaje de MYPE's que se dedican a las actividades de manufactura, sin embargo, estás últimas junto con las comerciales, son las que se valen de las redes viales o infraestructura vial (vecinal, regional o nacional), como parte de su proceso productivo-comercial, ya que en el caso de las actividades de manufactura, se utilizan para el transporte de materias primas adquiridas para su transformación y su posterior envió al adquiriente o puesta en comercialización (que en su mayoría son aquellas empresas-MYPE's que realizan actividades de venta al por mayor o por menor, quienes a su vez venden estos productos al consumidor final); por otro lado, en el caso de las actividades comerciales, resulta evidente que las redes viales o infraestructura vial, se utiliza para la adquisición y venta de los productos adquiridos, los cuales pueden provenir de proveedores locales o externos (por ejemplo: de otras provincias y/o regiones aledañas, o productos importados que llegan a través de las distintas vías: marítima, terrestre, aérea o pluvial, teniendo en cuenta la demografía y las rutas de comercio de nuestro país).

Por otra parte, cabe resaltar que las actividades de servicios, también se valen de la red vial nacional para el desarrollo de sus actividades productivas (tales como las actividades de transporte), por lo que, del mismo modo, para su realización requieren del uso de las redes viles o infraestructura vial.

Es así, que teniendo en cuenta el contexto señalado en párrafos anteriores, vemos como el mejoramiento de la Ruta Departamental AR 116, tiene una especial incidencia en las MYPES de la zona Sur del país, por ser altamente beneficiosa para el desarrollo de sus actividades económicas; puesto que como ya se ha abordado -abundantemente- en puntos precedentes, la habilitación de una nueva vía terrestre que se conecta con la Ruta Nacional PE 34 A y que se articula con la red vial nacional, otorga a las MYPES de las regiones del sur del país, una nueva ruta para la realización de las actividades económicas antes desarrolladas (hacia dicha zona o el resto del país), actividades que en la actualidad se realizan a través de la Ruta Nacional PE 34 A (la misma que se satura puesta que es utilizada por ser la vía principal de acceso y entrada o que conecta a las provincias del sur con el resto del país) y cuyos beneficios se traducen en reducciones de costos operacionales, debido a que al existir una nueva vía de acceso a la red vial nacional (hacia el norte o hacia el sur del país), se reduce el tiempo del transporte de mercancías, transporte en general, se reducen los tiempos de producción (lo que consecuentemente reduce el costo de los procesos productivos), entre otros; por tanto, no cabe duda de la valía que representa la presente propuesta legislativa para el desarrollo económico del país.

2.2. MARCO LEGAL

- ✓ Constitución Política del Perú de 1993.

- ✓ Reglamento del Congreso de la República.
- ✓ Ley N° 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.
- ✓ Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- ✓ Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- ✓ Ley N° 27783, Ley de Bases de la Descentralización.
- ✓ Ley N° 27293, Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública.
- ✓ Decreto Supremo N° 011-2016-MTC, Decreto Supremo que aprueba la actualización del Clasificador de Rutas del SINAC.
- ✓ Decreto Supremo N° 017-2007-MTC, Reglamento de Jerarquización Vial.
- ✓ Resolución Ministerial N° 660-2008-MTC/02 y Resolución Directoral N| 02-2018-MTC/14, Glosario de Términos de uso frecuente en proyectos de infraestructura vial.
- ✓ Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad

2.3. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA:

En la actualidad, la región de Arequipa, cuenta por el norte con una vía de acceso y salida principal, la cual se encuentra constituida por la Ruta Nacional PE-34 A, que sirve como canal de conexión intrarregional (entre las provincias y los distritos de Arequipa Región/Provincia) e interregional (conexión entre la regiones del sur del país: Arequipa, Cusco, Puno, Tacna y Moquegua); asimismo sirve como único medio del cual se valen las 309,249 MYPES (registradas en el año 2021) ubicadas a lo largo del sur del país, para la realización de las diversas actividades económicas antes acotadas(manufactura, de comercio y de servicios).

La Ruta Nacional PE-34 A, al ser la vía principal de acceso y salida a la Región de Arequipa y consecuentemente a sus demás provincias y demás regiones del sur del país, transitan a través de esta vía vehículos de carga pesada y livianos, dedicados al transporte de mercancías, transporte de personas, maquinaria pesada, entre otros, cuyo destino son las regiones del sur del país o se valen de la misma para transitarla con destino a las regiones nororientales o norcentrales del país. Debido a esta situación, esta Ruta Nacional (que se articula con las demás rutas de la infraestructura vial nacional) se congestiona, debido a la gran cantidad de vehículos que recibe.

2.4. NECESIDAD DE DAR SOLUCIÓN A DICHA PROBLEMÁTICA:

Ante la problemática antes detalla, resulta necesario la construcción de nuevas vías o el mejoramiento y habilitación de vías preexistentes (Rutas Departamentales o Vecinales), que articulándose con la infraestructura vial nacional, permitan establecer vías alternas por las cuales pueda discurrir parte del tráfico vehicular que transita a través de y congestiona la Ruta Nacional PE-34-A, con destino hacia las regiones del sur de país, o que parten de estas últimas con destino a las regiones norcentrales o nororientales del país.

Del mismo modo, las MYPES ubicadas a lo largo del sur del país que realizan actividades económicas referidas a: manufactura, comercio y la prestación de servicios, se valen de la red vial antes señalada para la realización de sus actividades productivas (transporte de mercancías, transporte de productos manufacturados, transporte de materias primas, transporte de personal, entre otros), por lo que al encontrarse congestionada, incurrirían en costos adicionales para la realización de los procesos productivos a su cargo, lo que a su vez, devendría en el encarecimiento de sus productos o en algunos casos en el retraso o imposibilidad de cumplir con sus obligaciones comerciales.

2.5. PROPUESTA DE SOLUCIÓN:

Por medio de la presente propuesta legislativa, a efectos de brindar un mecanismo de solución a la problemática antes detallada, se propone el mejoramiento de la Ruta Departamental AR 116, desde el tramo que va de la Progresiva 7.493 a la Progresiva 62.693 (Empalme PE-34 A - Pampa Cañaguas), con el objetivo de implementar una ruta adicional o alterna a nuestra red vial nacional, la cual se articula con las demás Rutas Nacionales, Locales y Departamentales, lo que permitirá que a través de la misma, discurran las unidades vehiculares que hoy por hoy utilizan como vía principal la Ruta Nacional PE-34-A.,para dirigirse hacia las regiones del sur o que transitan los vehículos las zona antes señalada, para dirigirse a las regiones nororientales o norcentrales del país.

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

De conformidad a lo señalado en el artículo 79º de la Constitución Política del Perú, en concordancia con lo establecido en el artículo 76º del Reglamento del Congreso de la República, las iniciativas legislativas están impedidas de contemplar dentro de las mismas disposiciones referidas a la creación o incremento del gasto público; es así que, guardando concordancia con las disposiciones normativas antes glosadas, el presente Proyecto de Ley, al ser de naturaleza declarativa, ya que, su objeto es la declaratoria de necesidad pública e interés preferente el mejoramiento de la Ruta Departamental PE-34-A, como mecanismos para: 1) La Interconexión Interregional e intrarregional; 2) Descongestionamiento vehicular; y; 3) Apoyo para las MYPE's; **NO SIGNIFICA UNA INICIATIVA DE GASTO**, al no ordenarse la creación o ejecución de obras públicas por Ley, es decir no contraviene la Constitución Política del Perú, el Reglamento del Congreso u otra normal legal peruana referida a este aspecto.

Por otro lado, la misma guarda concordancia con el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad, puesto que cumple con el siguiente objetivo prioritario:

- **Objetivo 3 - Mejorar la calidad de vida de los ciudadanos:**
  En tanto, la presente propuesta legislativa, cumple con impulsar inversión en infraestructura que cubra las necesidades básicas y este

orientada a la mejora de calidad de vida de la población y MYPE'S del sur del Perú, en tanto se crean adecuadas condiciones para la transitabilidad vehicular.

IV. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La presente iniciativa respecto al análisis de costo beneficio, debe diferenciar:

EFECTOS	POSITIVOS	NEGATIVOS
ESTADO	✓ El mejoramiento de la Ruta Departamental AR 116, permite articular la red vial nacional a nivel de la zona sur del país. ✓ Sirve como mecanismo de conexión interregional e intrarregional en el país.	✓ No se advierten.
SOCIEDAD	✓ No se en incurren en costos financieros[19] que recaerían sobre la población. ✓ No se incurren en costos de cumplimiento[20] que recaerían en la población. ✓ La población de la zona sur del país, conformada por las regiones de Arequipa, Cusco, Puno, Moquegua y Tacna, contaría con mayor infraestructura vial, para desplazarse a través de	✓ No se advierten.

[19] Se entiende por costos financieros, aquellos gastos en los que incurriría la población para la realización de trámites, procedimientos, pago de tarifas, tasas entre otros.

[20] Al hablarse de costos de cumplimiento, se hace referencia a aquellos costos en los que incurriría la población o los entes del Estado, como consecuencia directa de la incorporación de las Leyes dentro de nuestro ordenamiento nacional. Estas pueden ser de carácter sustantivo o administrativo:

- Sustantivo. - Son aquellos requerimientos establecidos para el cumplimiento de la Ley que se trasladan a los ciudadanos, caracterizados por la adquisición de equipos, instalaciones, implementos, capacitaciones u otros, y, cuya ausencia o incumplimiento acarrea una sanción de carácter administrativo o penal.
- Administrativos. - Son aquellas obligaciones distintas a las sustantivas y que se encuentran obligadas a cumplir los ciudadanos, tales como brindar informaciones periódicas a la autoridad administrativa, realizar auditorías u otras.

	estas regiones y hacia las regiones nororientales; del mismo modo permite a la población de las regiones restantes contar una vía de acceso alterna o distinta que se articula con la red vial nacional y que permita su desplazamiento hacia la zona sur del país. ✓ Se beneficia a las MYPE's al abrir nuevas rutas comerciales, desde y hacia el sur del país, que se articulan con la red vial nacional, lo cual repercute directamente en sus costos de transacción (traslado de materias primas, transporte de mercancías, reducción tiempo de traslado, entre otros), lo que mejora sustancialmente e indudablemente su competitividad en el mercado.	

V. VINCULACIÓN CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL

La Presente Iniciativa Legislativa tiene relación con las siguientes Políticas de Estado del Acuerdo Nacional:

PRIMER OBJETIVO: DEMOCRACIA Y ESTADO DE DERECHO
Política VIII: Afirmación de la identidad nacional: (c) promoverá la eficiencia y transparencia en la regulación y provisión de servicios públicos, así como en el desarrollo de infraestructura en todos los ámbitos territoriales.

SEGUNDO OBJETIVO: EQUIDAD Y JUSTICIA SOCIAL
Política X: Reducción de la pobreza: (a) promoverá la producción, el desarrollo empresarial local y el empleo.

TERCER OBJETIVO: COMPETITIVIDAD DEL PAÍS
Política XVIII: Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica: (d) proveerá infraestructura adecuada; (e) promoverá una

mayor competencia en los mercados de bienes y servicios, financieros y de capitales.

Política XXI: Desarrollo en infraestructura y vivienda: (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.