Proyecto de Ley N° 4954/2022-CR

CONGRESO 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
10 MAYO 2023
RECIBIDO
Firma ____ Hora 2:13pm

PROYECTO DE LEY QUE PROPONE LA CONSTRUCCIÓN DE "LA AUTOPISTA DEL SUR ICA – DESVIO QUILCA", COMO MECANISMO PARA EL CIERRE DE BRECHAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL 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 QUE PROPONE LA CONSTRUCCIÓN DE "LA AUTOPISTA DEL SUR ICA – DESVÍO QUILCA", COMO MECANISMO PARA EL CIERRE DE BRECHAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y COMO MECANISMO DE APOYO A LAS MYPES

I. FÓRMULA LEGAL

Artículo 1°. – Objeto de la Ley
La presente Ley tiene por objeto, contribuir con el cierre de 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°. – Construcción de la Autopista del Sur Ica – Desvío Quilca
El Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en coordinación con el Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional – PROVIAS NACIONAL (PVN), promueve la construcción de la Autopista del Sur Ica – Desvío Quilca con una longitud aproximada de 361 kilómetros, la misma que iniciará referencialmente desde el Punto Kilométrico 0489 (Desvío San Juan) de la Longitudinal de la Costa Sur Ruta PE – 1S y culminará en el Punto Kilométrico 0852 (Desvío Quilca) de la Longitudinal de la Costa Sur Ruta PE – 1S.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

UNICA. – Acciones de promoción, adecuación y financiamiento
Se encarga al Poder Ejecutivo, a través del Ministerio Transportes y Comunicaciones y Provias Nacional, con cargo a su presupuesto anual a:

1. Promover el desarrollo y proyección de los estudios técnicos para la ejecución e implementación del "La Autopista del Sur Ica- Desvío Quilca", de conformidad a sus atribuciones y competencias.
2. Promover su inclusión dentro del banco de proyectos de inversión del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones – INVIERTE.PE en cumplimiento de lo dispuesto por la presente Ley.

Lima, 03 de mayo de 2023.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MEDINA MINAYA Esdras Ricardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 09/05/2023 13:06:27-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PAZO NUNURA Jose Bernardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 09/05/2023 16:51:23-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: SAAVEDRA CASTERNOQUE Hitler FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/05/2023 10:34:48-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PAZO NUNURA Jose Bernardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 09/05/2023 16:51:37-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: JERI ORE Jose Enrique FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/05/2023 10:40:25-0500

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 terrestre (carretera) que sirva para lograr una plena conexión interregional e intrarregional en el país; en segundo lugar, lograr el descongestionamiento vehicular de la Longitudinal de la Costa Sur PE-1S, en el tramo que recorre desde el Desvío San Juan (PE-30) hasta el Desvío Quilca (PE-1S D) o Tramo Punto Kilométrico 0450 hasta el Tramo Punto Kilométrico 0865, puesto que este último tramo, constituye la única vía terrestre que cruza de forma transversal las regiones de Ica y Arequipa, y que, articulándose con el resto de los tramos -tanto hacia el norte como el sur- del Eje Longitudinal de la Costa Sur PE-1S, se constituye como la principal ruta 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, Tacna y Moquegua, quienes se dedican a diversas actividades productivas, tal y como se podrá apreciar en los fundamentos que se desarrollarán a continuación.

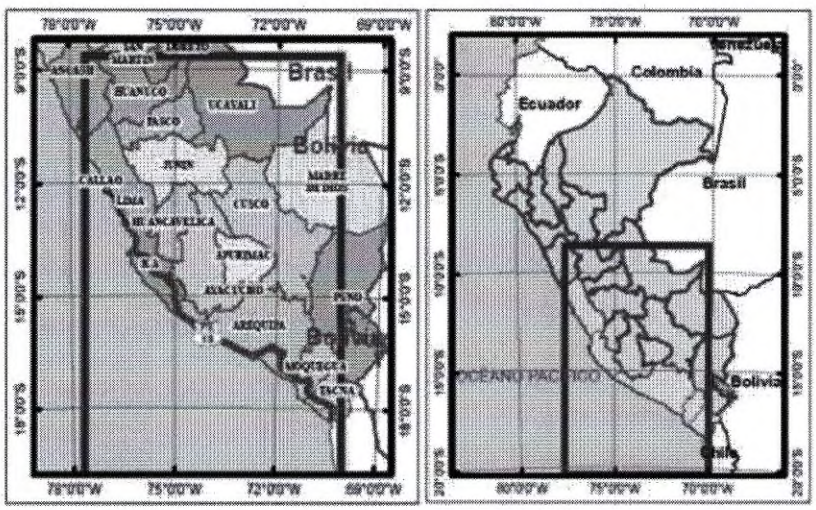
2.1.1. De la necesidad de implementar una nueva infraestructura vial en el Perú

El Perú cuenta con un Sistema Nacional de Carreteras (en adelante SINAC), el cual lo integra toda la infraestructura vial – terrestre, extendida a lo largo del país, la cual tiene como finalidad interconectar a los distintos centros poblados, distritos, provincias y regiones. Este sistema según lo señalado en el artículo 4° del Decreto Supremo N° 017-2007-MTC, Reglamento de Jerarquización Vial, se encuentra jerarquizado por tres redes viales:

- Red Vial Nacional. - Conformada por las carreteras de interés nacional que conforman los principales ejes longitudinales y transversales, constituyendo así la base del SINAC. En esta confluyen 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 la Red Vial Nacional y la Red Vial Departamental o Regional.

Dentro de los Ejes Longitudinales que conforman la Red Vial Nacional del SINAC, encontramos al Eje o la Carretera Longitudinal de la Costa Sur PE –

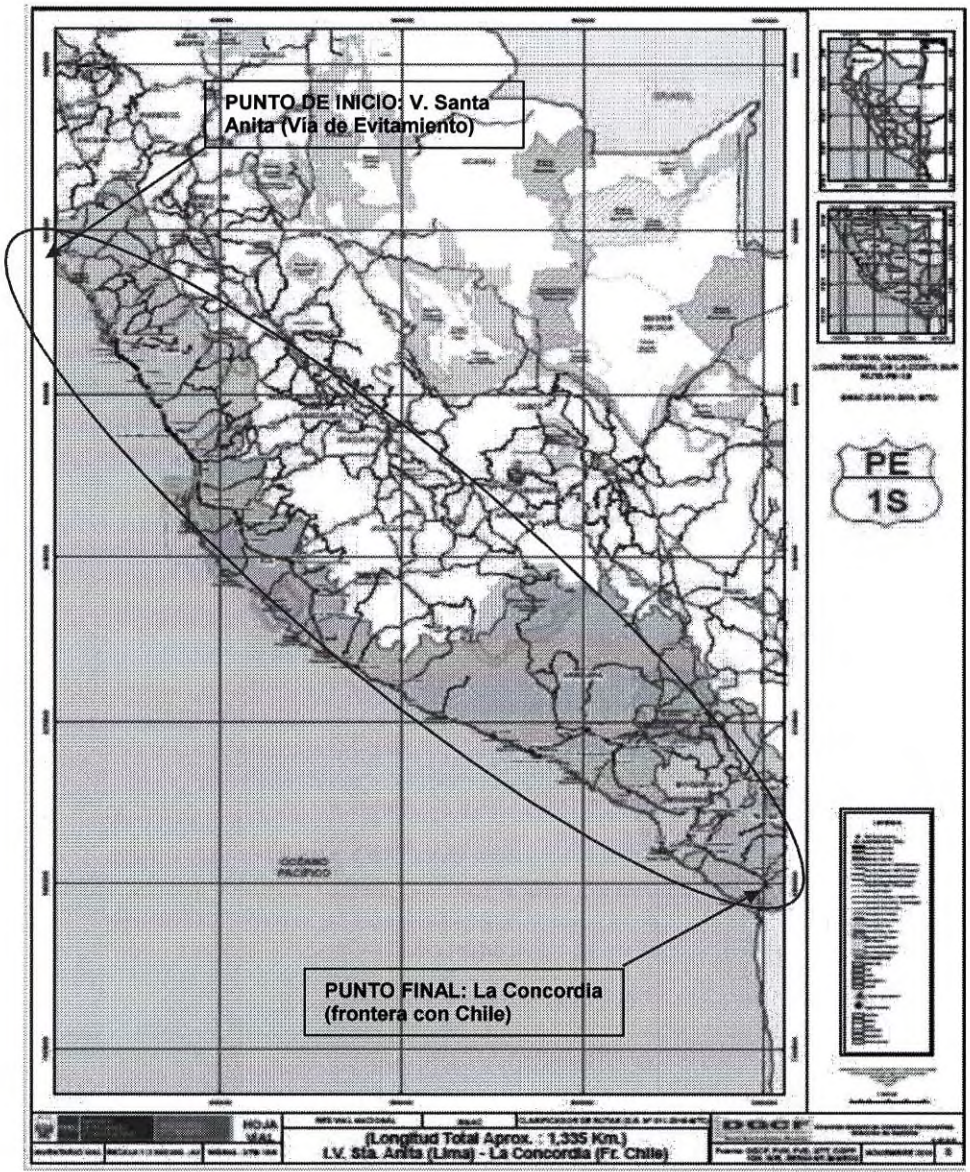
1S (en adelante Ruta PE – 1S), de conformidad a lo señalado en el punto 2) del Anexo del Decreto Supremo N° 011-2016-MTC, que aprueba la actualización del Clasificador de Rutas del SINAC, y la sitúa a lo largo de la costa sur del país, teniendo una trayectoria que recorre transversalmente y conecta los departamentos de Ica, Lima, Arequipa, Moquegua y Tacna:



Fuente y elaboración: Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones[1]

Según la normativa antes citada, la Ruta PE – 1S, cuenta con la siguiente trayectoria: V. Santa Anita (Vía de Evitamiento)- I.V. Javier Prado - I.V. Primavera - I.V. Atocongo - I.V. Villa - Puente Vilca - Puente Conchán - I.V. Lurín - I.V. Pucusana - Chilca - I.V. San Andrés - I.V. Mala (PE-22 A) - Puente Asia - Asia - I.V. Cerro Azul (PE-24) - Puente Henrry Aramayo (Río Cañete) - Desvío Cañete– Puente Topará – Chincha Alta - San Clemente (PE-28 A) - Tupac Amaru - I.V. Paracas (PE-28) - Guadalupe – Ica – Av. Los Maestros)- Puente Los Maestros (PE1S C) - Santiago - Desvío Ocucaje - Puente Río Grande – Palpa (Av. Miguel Grau) (PE-30 D) - Nazca - Vista Alegre (PE-30 A) - Desvío San Juan (PE-30) - Chaviña - Puente Chaviña - Yauca - Puente Yauca - Desvío Achanizo (PE-32) - Atico - Puente Ocoña - Ocoña - Puente Camaná - Desvío Camaná – Desvío Quilca (PE-1S D) - Desvío. Aplao - Desvío Huambo (PE-1S E) - Pte. Sihuas - Vitor - Puente Vitor - La Repartición (Desvío Arequipa - PE-34 A) - Desvío Puerto Matarani (PE-34) - La Joya - Puente El Fiscal - Puente Montalvo - Desvío Moquegua (PE-36 A) - Desvío Ilo (PE36) - Quebrada Honda - Camiara - Cerillos - Tacna (PE-38) (Av. Jorge Basadre – Av. Odria) - Desvío Pachia (PE-40) - Desvío Costanera (PE-1S D) - La Concordia (frontera con Chile); esta trayectoria se encuentra representada de la siguiente forma:

[1] Extraído del siguiente enlace web: https://portal.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas_carreteras/Mapas%20RVN/PE-1S%20Setiembre%202016%20(Versi%C3%B3n%20Final).pdf, consultado por última vez el 27 de abril de 2023.



Fuente y elaboración: Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones[2]

Asimismo, la Ruta PE – 1S, reviste una mayor importancia, pues no solo forma parte de la infraestructura vial nacional, sino que, también forma parte de la infraestructura vial más grande del continente americano, ya que integra la Carretera Panamericana, la cual es un sistema de carreteras internacional que recorre de forma transversal e interconecta a casi todos los países del

[2] Extraído del siguiente enlace web: https://portal.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas_carreteras/Mapas%20RVN/PE-1S%20Setiembre%202016%20(Versi%C3%B3n%20Final).pdf, consultado por última vez el 27 de abril de 2023.

Continente Americano, la misma que se gestó como parte del acuerdo multilateral del Primer Congreso Panamericano de Carreteras celebrado en Buenos Aires de 1925.

Pues bien, la Ruta PE - 1S, cuenta con una superficie de rodadura de 1,336 kilómetros de longitud total aproximadamente, con asfaltado al 100%[3], con un área de influencia que abarca los cinco Departamentos antes señalados, dieciséis (16) provincias y setenta y seis (76) distritos. Esta Ruta se encuentra divida en tres tipos de tramos:

Autopista[4]	13.9%	186 kilómetros
Doble Vía[5]	1.6%	22 kilómetros
Una Vía[6]	84.4%	1128 kilómetros

Fuente: Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Elaboración Propia

Ahora bien, se logra advertir la importancia de la Ruta PE -1S, por ser la única ruta que recorre la costa sur e interconecta a los departamentos del Sur del País, no obstante, su impacto es mucho mayor, ya que, por formar parte de

[3] Según lo Señalado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones al 2016, en la Actualización de Información Vial Carretera Longitudinal de la Costa Sur. Extraído del siguiente enlace web: https://portal.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas_carreteras/Mapas%20RVN/PE-1S%20Setiembre%202016%20(Versi%C3%B3n%20Final).pdf, consultado por última vez el 02 de mayo de 2023.

[4] Según lo señalado por el Manual de Carreteras: Diseño Geométrico DG -2018 de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobado mediante Resolución Directoral Nº 03-2018-MTC/14, se debe entender por Autopista, aquella carretera con una superficie de rodadura debidamente pavimentada, con un Índice Medio Diario Anual mayor a 6,000 vehículos por día o entre 6,000 a 4,001 vehículos por día, de calzadas divididas por un separador central, donde cada una de las calzada cuentan con dos o más carriles que proporcionan flujos vehiculares continuos, con o sin cruces o pasos a nivel y puentes peatonales en zonas urbanas (dependerá de si la carretera es clasificada como una Autopista de Primera o Segunda Clase).

[5] Aquella Carretera con una superficie de rodadura debidamente pavimentada, con una calzada de dos carriles que cumple con alguna de las tres clasificaciones (primera, segunda y tercera clase), señaladas en el Manual de Carreteras: Diseño Geométrico DG -2018. Este tipo de tramo, se caracteriza por ser una sola dirección, es decir, ambos carriles de esta carretera solo serán de sur a norte o de norte a sur.

[6] Aquella Carretera con una superficie de rodadura debidamente pavimentada, con una calzada de dos carriles que cumple con alguna de las tres clasificaciones (primera, segunda y tercera clase), señaladas en el Manual de Carreteras: Diseño Geométrico DG -2018. Este tipo de tramo, se caracteriza por ser bidireccional, tiene un carril que recorre de norte a sur o de sur a norte y el otro en viceversa.

la Carretera Panamericana, la Ruta PE – 1S, se interconecta con la Longitudinal de la Costa o Eje N° PE-1N (en adelante Ruta PE – 1N), que recorre la costa Norte, logrando así consolidar ambas Rutas, como la principal y única vía de transporte terrestre o infraestructura vial terrestre, que recorre la costa peruana de norte a sur y viceversa.

En efecto, no existe a nivel de la costa del Perú, otra Ruta Nacional o Departamental que revista mínimamente el impacto o la importancia de la Ruta PE – 1S, en relación a no solo a la interconexión intra departamental, inter departamental e intercontinental, sino también, a que en la actualidad, es la principal vía de transporte terrestre, por la que transitan los vehículos de carga pesada, transporte de mercancías y de transporte de personas, de sur a norte del Perú y viceversa, y que interconectándose con las demás Rutas Departamentales, permite su desplazamiento hacia las regiones de la sierra y selva del Perú.

Asimismo, a nivel de la costa peruana, tenemos que existen nueve (09) principales puertos marítimos, a los cuales se canaliza el 91% de exportaciones del país[7], toda vez que el transporte marítimo se constituye como el principal medio para el transporte de mercancías a nivel mundial. Es así que el grueso de la totalidad de mercancías y productos que se producen en el Perú y que provienen de las distintas industrias, se dirigen a la Costa por las diversas rutas departamentales e interconectándose con la Ruta PE – 1S, se dirigen a los terminales portuarios; por lo que esta situación, repercute en la Ruta PE – 1S, convirtiéndola en la principal vía para el transporte de mercancías

No obstante, a la importancia antes detallada de la Ruta PE – 1S, esto devela que al ser la principal -por no decir la única vía- que interconecta la costa sur del país, en ella se canalizan toda la flota de transporte terrestre, que provienen de las regiones del área de influencia directa (Lima, Ica, Arequipa, Moquegua y Tacna), así como de las demás regiones. Es a razón de ello que esta ruta en determinados tramos se encuentra saturada de vehículos (sobre todo de transporte de carga pesada), lo que aumenta los tiempos de transporte de un punto a otro a lo largo de la Ruta PE – 1S.

Lo señalado precedentemente, guarda concordancia con el déficit de infraestructura vial actual en el Perú, que obliga a las personas naturales y jurídicas a transportar sus productos y mercancías por la costa peruana a través de la Ruta PE – 1S, ante la inexistencia de otra vía de similares condiciones, envergadura o importancia. Esta situación, puede verse contrastada con lo señalado por el Ministerio de Transportes y

[7] Cifra establecida para el año 2023, según lo señalado por South Pacific Logistics, extraído del siguiente en lace web: https://web.splogistics.com/blog/post/555/los-3-principales-puertos-maritimos-de-peru, consultado por última vez el 02 de mayo de 2023.

Comunicaciones[8], puesto que indica, que la Ruta PE – 1S, la componen los corredores o cadenas logísticas consolidadas del país que son el Eje Estructurante Sur y el Corredor Arequipa-Moquegua-Tacna -Frontera con Chile, por la que transitan las mercancías y productos de los principales sectores productivos que son: agrícola (salvo cacao, cítricos, jengibres y otras especias), industria alimentaria, química, metalúrgicas, petroquímica, papel y moda; por otra parte, señala que uno de los principales problemas es la infraestructura vial, ya que **la capacidad de la carretera Panamericana Sur (así denomina a la Ruta PE -1S), es insuficiente para soportar la cantidad de vehículos que la transitan, debido a que solo cuenta con doble calzada hasta la ciudad de Ica** (pp. 61; 240).

Debido a esta insuficiente infraestructura vial que se presenta desde del departamento de Ica, es que se generan los problemas capacidad vial antes señalados y que repercuten en el tramo restante de la Ruta PE – 1S (especialmente en el Corredor Arequipa-Moquegua-Tacna -Frontera con Chile), que recorre los departamentos de Arequipa, Moquegua y Tacna; **tramo que precisamente es materia de intervención por la presente propuesta legislativa en aras de contrarrestar el déficit de infraestructura vial**.

El déficit y la brecha de infraestructura vial, no es una situación exclusiva de la Ruta PE – 1S, sino que es un problema que tiene largada data aquejando a la infraestructura vial del país; así lo ha reconocido recientemente el World Economic Forum (en adelante WEF) en su *Insight Report The Global Competitiveness Report*[9][10] o Reporte Global de Competitividad del año 2019, evidenció esta situación, puesto que en relación a *Road connectivity* (conectividad vial) *y Quality of road infraestructure* (infraestructura vial de calidad), situó al Perú en los puestos 102 y 110 de un total de 140 países encuestados (pp. 474-475); del mismo modo, hizo lo propio el Banco

[8] Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2023). *Documento Técnico Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032, Oportunidades, desafíos y líneas de acción*. MTC. Extraído del siguiente enlace web: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4346974/Plan%20Nacional%20de%20Servicios%20e%20Infraestructura%20Log%C3%ADstica%20de%20Transporte%20al%202032.pdf?v=1680192792, consultado por última vez el 02 de mayo de 2023.

[9] WEF (2019). *The Global Competitiveness Report*. Extraído del siguiente enlace web: https://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf, consultado por última vez de 02 de mayo de 2023.

[10] Este reporte, mide el índice de competitividad económica de un país en base a un puntaje que otorga y que oscila entre 1 a 7, donde el menor puntaje representa la peor situación operativa o existente y el mayor puntaje representa la mejor. Este reporte toma en cuenta 12 pilares de competitividad: instituciones, infraestructura, estabilidad macroeconómica, salud y educación primaria, educación superior, eficiencia del mercado de bienes, eficiencia del mercado laboral, sofisticación del mercado financiero, innovación tecnológica, tamaño del mercado, sofisticación empresarial e innovación. Para el año 2019 ubicó al Perú en el puesto 65 de 141 países evaluados.

Interamericano de Desarrollo[11], señalando que cerca del 20% de las redes viales primarias pavimentadas del Perú se encontraban en malas condiciones (pp. 77); dentro del panorama nacional, el Ministerio de Economía y Finanzas[12] (en adelante MEF), ha establecido que del total de la brecha de infraestructura del país, el sector de Transportes representa el 44% (pp.85).

2.1.2. <u>De la construcción de la Autopista del Sur Ica – Desvío Quilca y su repercusión en el desarrollo económico de la nación</u>

El hecho de que un país cuente con una adecuada infraestructura de transporte es determinante para el crecimiento de su economía, sobre todo en países que se encuentran en vías de desarrollo o en los que su principal actividad económica es la producción de mercancías, productos o materias primas para su comercialización a nivel nacional o mundial.

La inversión realizada en mejorar, desarrollar y construir una adecuada infraestructura vial, según lo señalado por Volpe, Carballo & Cusolito[13], contribuye a incrementar la generación de empleo, pues facilita a su vez, el crecimiento de las exportaciones (existe una correlación entre estos aspectos); los autores citando el informe "*United States National Export Initative*" del 2011, señalan también que, las deficiencias en el sistema de transporte, generan un impacto severo en la habilidad de los negocios para transportar sus productos o mercancías a los mercados globales; por otro lado, recogiendo la experiencia peruana para ejemplificar la correlación entre una adecuada infraestructura vial y la generación de crecimiento del empleo, mencionan los casos de empresas agroexportadoras que durante el periodo comprendido entre el 2003 al 2010, como resultado de la construcción de nuevas rutas de transporte al Puerto del Callao -que redujeron la distancia en comparación con las rutas/carreteras preexistentes- generó un incremento en la contratación de trabajadores por porcentajes que se encuentran por encima del 200% (algunos casos se registró incrementos de 259.5% y 479%), lo que más allá de ser una casualidad, evidencia la estrecha relación que existe entre la infraestructura vial interna, las exportaciones y el empleo (pp.1-2). En el

[11] BID (2020) De estructuras a servicios: *El camino a una mejor infraestructura en América Latina y el Caribe*. Extraído del siguiente enlace web: https://flagships.iadb.org/es/DIA2020/de-estructuras-a-servicios, consultado por última vez el 02 de mayo de 2023.

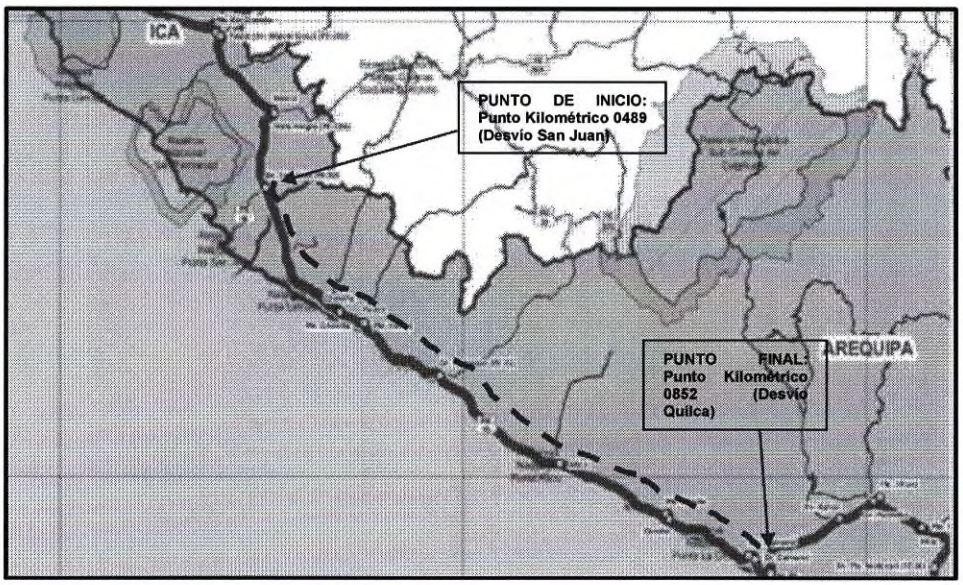
[12] MEF (2020). Marco Macroeconómico Multianual 201-2024. Extraído del siguiente enlace web: https://www.mef.gob.pe/pol_econ/marco_macro/MMM_2021_2024.pdf, consultado por última vez el 02 de mayo de 2023.

[13] Volpe, C., Carballo, J. & Cusolito, A. (2013) Routes, Exports, and Employment in Developing Countries: Following the Trace of the Inca Roads. Berkeley. Extraído del siguiente enlace web: https://www.econ.berkeley.edu/sites/default/files/Routes,%20Exports,%20and%20Employment%20in%20Developing%20Countries%20-%20Following%20the%20Trace%20of%20the%20Inca%20Roads_0.pdf, consultado por última vez el 02 de mayo de 2023.

mismo sentido, se ha pronunciado The World Bank Group[14], la infraestructura vial o de transporte (construcción y adecuado mantenimiento), repercute en sectores relevantes, tales como la generación de empleo, salarios, productividad, acceso a servicios, bienes de consumo, educación, salud entre otros (pp. 1 – 7).

Qué duda cabe entonces, de los beneficios que traen consigo toda aquella iniciativa que busque mejorar la infraestructura vial de un país; es en ese orden de ideas, que la presente propuesta legislativa encuentra su sustento, puesto que se pretende intervenir un tramo de la Ruta PE 1-S donde existe una insuficiente capacidad vial para dar respuesta al transporte de productos de los diversos sectores productivos.

En concreto, lo que se pretende es la construcción de una Autopista que se encontrará ubicada referencialmente desde el tramo comprendido por Punto Kilométrico 0489 (Desvío San Juan) de la Longitudinal de la Costa Sur Ruta PE – 1S y culminará en el Punto Kilométrico 0852 (Desvío Quilca) de la Longitudinal de la Costa Sur Ruta PE – 1S, con una longitud aproximada 361 kilómetros; tramo que recorren los corredores logísticos consolidados "Eje Estructurante Sur y el Corredor Arequipa-Moquegua-Tacna -Frontera con Chile":



- - - Tramo de la Autopista Regional Ica – Desvío Quilca
Fuente: Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Elaboración propia

[14] World Bank Group (2015). Transport Policies and Development. Extraído del siguiente enlace web: https://documents1.worldbank.org/curated/en/893851468188672137/pdf/WPS7366.pdf , consultado por última vez el 02 de mayo de 2023.

Con la construcción de la Autopista del Sur Ica – Desvío Quilca, se mejorará la transitabilidad del transporte que recorre los corredores logísticos consolidados antes señalados, puesto que, desde el Punto Kilométrico 0450 (Desvío San Juan - Ica) hasta el Punto Kilométrico 0852 (Desvío Camaná – Arequipa), contarán con una Autopista (vía adicional) por la cual puedan transitar, supliendo así, la falta de capacidad que tiene la Ruta PE – 1S, que según lo señalado por el MTC, es uno de los principales problemas de esta de infraestructura vial.

Esto a su vez, permitirá la reducción de los tiempos de transporte, ya que existirá mayor fluidez y descongestionamiento vehicular en la Ruta PE – 1S, producto de la utilización de la Autopista del Sur Ica – Desvío Quilca; del mismo modo, esta última se podrá constituir de la mano de una adecuada Gestión de Infraestructura Vial, como una vía de uso exclusivo, ya sea para del transporte de carga pesada o de transporte de personas y/o vehículos particulares.
Esta reducción, de igual modo es de suma importancia para los principales sectores productivos que recorren actualmente la Ruta PE – 1S y que recorrerán la futura Autopista del Sur Ica – Desvío Quilca, puesto que una adecuada infraestructura vial y menores tiempos de transporte, traen consigo impactos positivos en las empresas, en especial en la reducción de sus costos operativos y el incremento de su competitividad, dado que existe una reducción de costos de transporte (menor uso de combustible, desgaste de llantas, frenos, entre otros) y se traduce en beneficios para la sociedad, tales como la reducción de precios y la reducción de las emisiones de carbono.

2.1.3. De la construcción de la Autopista del Sur Ica – Desvío Quilca como mecanismo de apoyo para las MYPE[15]

Como punto más importante y sobre la cual, tiene mayor incidencia la presente propuesta legislativa, son los beneficios que acarreará la construcción de la Autopista del Sur Ica – Desvío Quilca, para las MYPE del sur del país, en tanto esta zona aglomera una gran cantidad de MYPE 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.

[15] Sobre el particular nos permitimos reiterar los fundamentos ya expresados por el autor en el punto 2.1.3 (pp.16-20) en su Proyecto de Ley N° 4865/2022-CR, por tener la misma incidencia e impacto económico en la misma zona geográfica-productiva a la que hace referencia en el referido Proyecto de Ley, el cual puede ser consultado en el siguiente enlace web: https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/OTcyNjE=/pdf/PL0486520230503.

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[16], 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[17], un total de 125,648 (hubo un incremento del +20.4% en comparación al año 2020); en Cusco[18], un total de 80,938 (hubo un incremento del +15.5% en comparación al año 2020); en Puno[19], un total de 58,446 (hubo un incremento del +28.9% en comparación al año 2021); en Moquegua[20], un total de 14,118 (hubo un incremento del +17.6% en comparación al año 2021); en Tacna[21], un total de 30,099 (hubo un incremento del +17.9%).

(continúa en la siguiente página)

[16] 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.

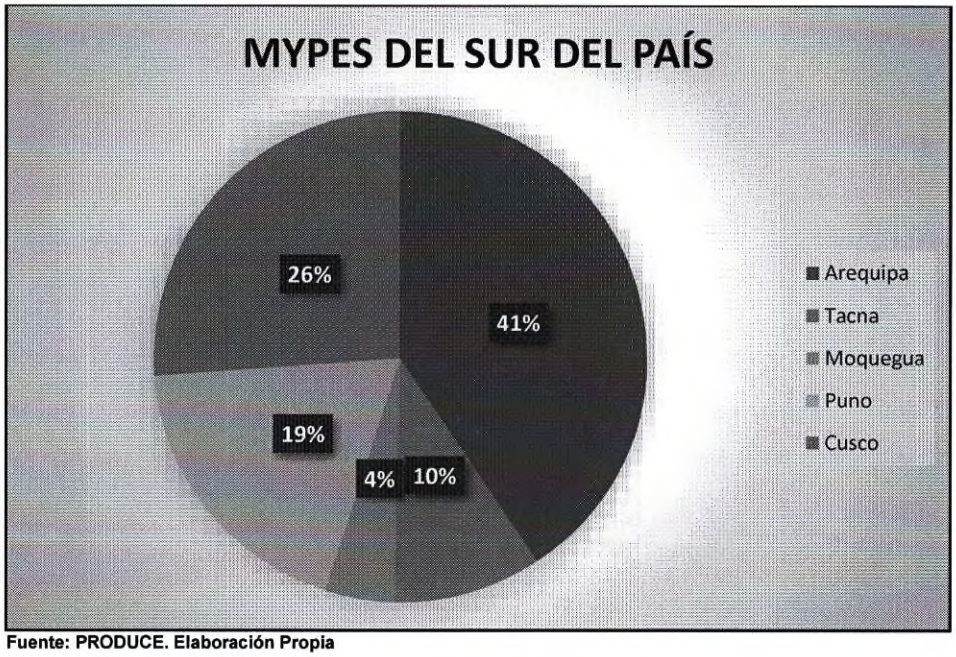
[17] Cifras recabadas del Diagnostico Productivo Regional AREQUIPA del año 2021, contenido en el siguiente en lace web: https://ogeiee.produce.gob.pe/images/oee/regiones/21/F_Arequipa.pdf, consultado por última vez el 09 de abril de 2023.

[18] 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 última vez el 09 de abril de 2023.

[19] 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.

[20] 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.

[21] 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.

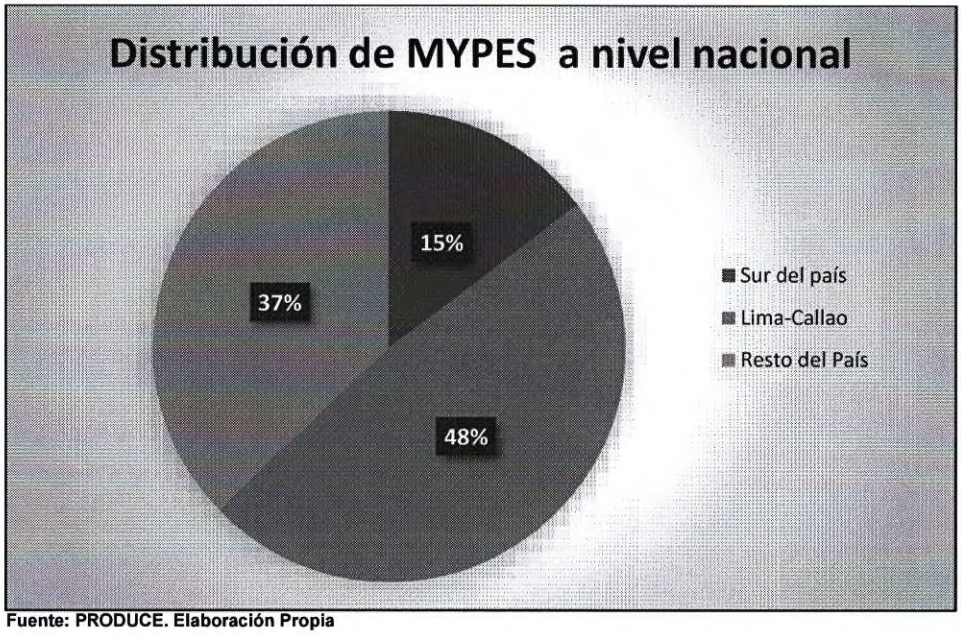


Fuente: PRODUCE. Elaboración Propia

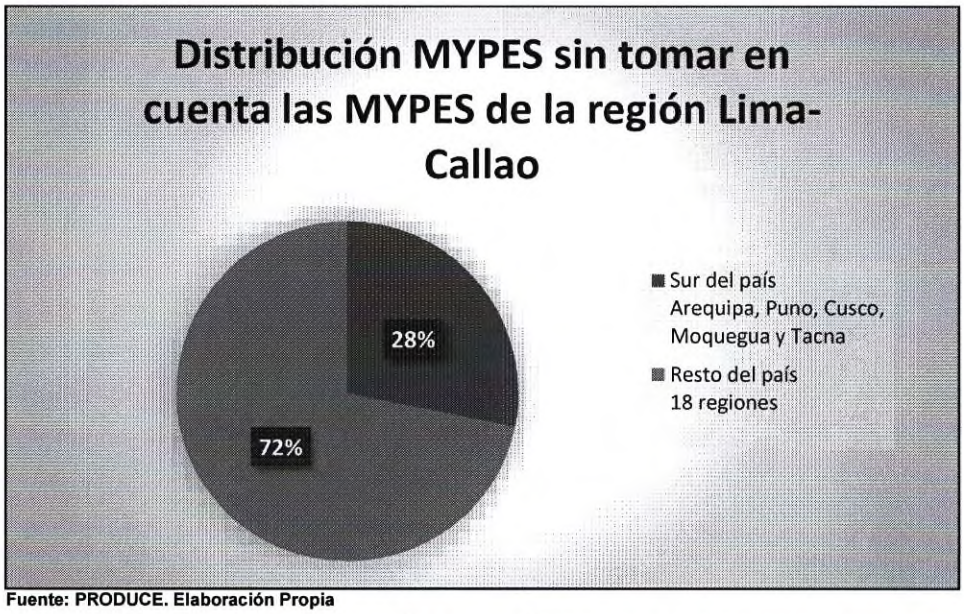
En conjunto, la zona sur del país aglomeró un total de 309,249 MYPE's, es decir concentró cerca del 14,62% del total de MYPE´s del país; si bien es cierto esta cifra, a simple vista, no representa una porcentaje considerable, pero si la comparamos con el 1,018,548 MYPE's que se concentran en la región de Lima-Callao[22] y que representan casi el 50% (48.14%) del total de 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.

(continúa en la siguiente página)

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



Fuente: PRODUCE. Elaboración Propia



Fuente: PRODUCE. Elaboración Propia

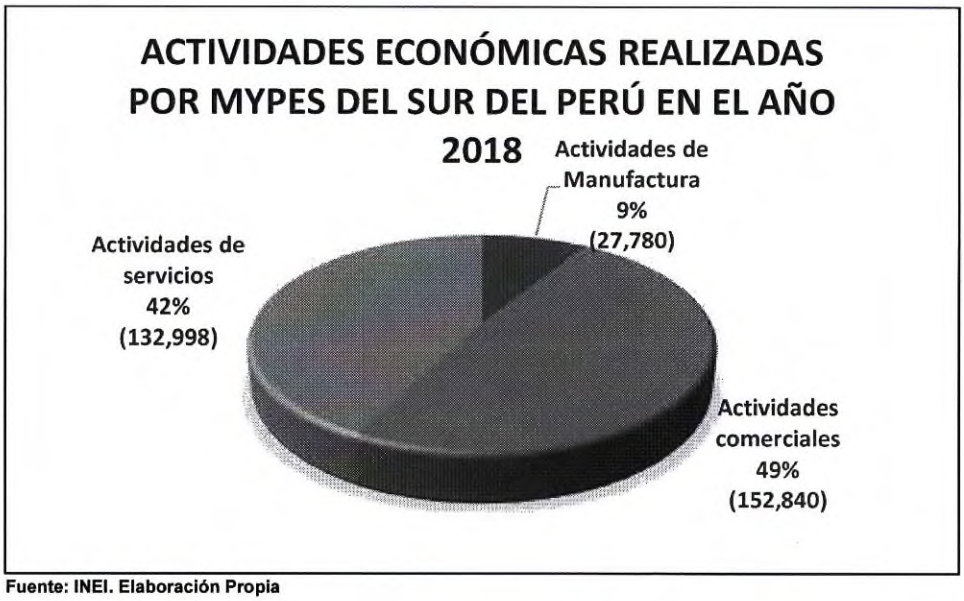
Podemos advertir entonces, la importancia que representa la zona sur del país, respecto a las actividades comerciales que se realizan a nivel de MYPE's en todo el territorio peruano.

Sobre el particular, según lo señalado por Instituto Nacional de Estadística e Informática[23] (en adelante INEI) en el año 2018, se realizaron a nivel de tres

[23] Perú Estructura Empresarial, 2018, contenido en el siguiente enlace web:

principales actividades económicas: actividades de manufactura[24], actividades comerciales[25] y actividades de servicios[26].

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



Fuente: INEI. Elaboración Propia

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,

https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1703/libro.pdf, consultado por última vez el 09 de abril de 2023.

[24] 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.

[25] 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**.

[26] 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.

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 la construcción de la Autopista del Sur Ica – Desvío Quilca, 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 adicional Ruta PE – 1S 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 PE – 1S (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:

La infraestructura vial nacional que compone el SINAC, cuenta con un déficit de infraestructura, tal y como se ha acotado a lo largo de la presente propuesta legislativa; dentro de este déficit de infraestructura vial, tenemos el que se encuentra localizado en la Ruta PE – 1S, ubicada geográficamente desde la zona Sur de la Ciudad de Ica, hasta el departamento de Arequipa.

El déficit de infraestructura en la Ruta PE – 1S se encuentra el tramo comprendido desde el Punto Kilométrico 0489 (Desvío San Juan) y culmina en el Punto Kilométrico 0852 (Desvío Quilca),y que se traduce en la falta de capacidad suficiente para soportar el tránsito de los principales corredores logísticos consolidados, que trasladan los productos y mercancías de los principales sectores productivos del sur del país, a lo largo de la costa peruana, lo que genera el congestionamiento vehicular de dicha Ruta, así como los incrementos en los tiempos de transporte de los productos y mercancías, mayores costos operativos para las empresas y el consecuente encarecimiento de los productos de cara a los consumidores, y, la reducción de la competitividad de las empresas.

2.4. NECESIDAD DE DAR SOLUCIÓN A DICHA PROBLEMÁTICA:

Ante la problemática antes detallada, 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 PE-1S, con destino hacia las regiones del sur de país, o que parten de estas últimas con destino a las regiones del país o viceversa.

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 y/o productos manufacturados para su comercio nacional o internacional, transporte de materias primas nacionales o importadas, 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 la construcción de la Autopista del Sur Ica – Desvío Quilca, con una longitud aproximada de 361 kilómetros, la misma que iniciará referencialmente desde el Punto Kilométrico 0489 (Desvío San Juan) de la Longitudinal de la Costa Sur Ruta PE – 1S y culminará en el Punto Kilométrico 0852 (Desvío Quilca) de la Longitudinal de la Costa Sur Ruta PE – 1S; 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 PE – 1S, para dirigirse hacia las regiones del sur o que transitan los vehículos las zona antes señalada, para dirigirse a las demás regiones del país y viceversa.

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

De conformidad a lo señalado en el artículo 79° de la Constitución Política del Perú, en concordancia con lo establecido en el artículo 76° 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 propositiva, 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	✓ La construcción de la Autopista del Sur Ica – Desvío Quilca, permite cerrar las brechas y remediar el déficit de infraestructura vial existentes en el SINAC.	✓ No se advierten.
SOCIEDAD	✓ No se en incurren en costos financieros[27] que recaerían sobre la población. ✓ No se incurren en costos de cumplimiento[28] 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 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	✓ No se advierten.

[27] 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.

[28] 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.

	nacional y que permita su desplazamiento hacia la zona sur del país. ✓ Se beneficia a las MYPE 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.