

Proyecto de Ley N° 3195/2018-CR



PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PREFERENTE INTERÉS NACIONAL LA CULMINACIÓN DEL IV EJE VIAL Y LA EJECUCIÓN DEL I EJE VIAL EN LA REGIÓN AMAZONAS

La Congresista de la República **MARITA HERRERA ARÉVALO**, en ejercicio del derecho que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política de Estado, y conforme a los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, propone el siguiente Proyecto de Ley:

FÓRMULA LEGAL

PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PREFERENTE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN Y CULMINACIÓN DEL I Y IV EJE VIAL EN LA REGIÓN AMAZONAS

Artículo Único.- Declaratoria de necesidad pública y preferente interés nacional.

Declárese de necesidad pública y preferente interés nacional la ejecución y culminación del I y IV Eje Vial en la región Amazonas, a fin de fomentar la conectividad y generar polos de desarrollo en la región, con inclusión de la población ubicada en las zonas más alejadas.

Lima, 12 de junio de 2018

SONIA ECHEVARRÍA HUAMAN
Congresista de la República

MARITA HERRERA ARÉVALO
Congresista de la República

Estelita

OSCAR BALCÁN

Elizabeth Restes

Marvin 6)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

La Constitución Política del Perú en su artículo 44, primer párrafo establece como deber primordial del Estado "promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación".

En tal sentido, uno de los mecanismos primordiales para promover el desarrollo a nivel nacional, y en especial, de aquella población asentada en las zonas más alejadas del país, es el referente al mejoramiento de la infraestructura vial, pues de esta manera se genera conectividad entre distintas localidades, se fomenta actividades de intercambio entre ellas, generando polos de desarrollo económico, lo cual redundará en una mejora integral y equilibrada de la Nación, conforme lo prescrito por el artículo 44 de nuestra Carta Magna.

Sin embargo, según lo sostenido por el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN)¹, haciendo referencia a estadística desarrollada por la Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional – AFIN (2015), "el sector transporte registra una brecha de infraestructura de US\$. 57 499 millones (55% de la brecha total a nivel nacional), siendo el sector con el mayor déficit de inversión en infraestructura del Perú".

Asimismo, en el documento "Agilizando la Ruta del Crecimiento: II Parte del Plan Nacional de Infraestructura 2016 – 2025"², se precisa que el Plan Nacional de Infraestructura "estimó que la brecha en infraestructura en el periodo 2016-2025 asciende a US\$. 159, 549 millones. Requiriendo una inversión de US\$. 15,955 millones por año, monto equivalente al 8% del PBI, aproximadamente, para acercarnos al promedio de los países de la Alianza del Pacífico al 2020 y al promedio de una muestra de países asiáticos al 2025".

Ello resulta de suma relevancia dado que nos permite contar con un diagnóstico sobre la situación actual de la infraestructura vial y la inversión que debe realizarse a fin de revertir y cubrir la brecha identificada en el sector. Ello más aún si, conforme se desprende del cuadro siguiente, la mayor brecha de infraestructura de mediano y largo plazo se concentra en el sector transportes.

¹ ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO (OSITRAN). Análisis de la infraestructura vial concesionada en el Perú. Documento de Trabajo N° 4. Marzo 2017.

² ASOCIACIÓN PARA EL FOMENTO DE LA INFRAESTRUCTURA NACIONAL – AFIN. "Agilizando la Ruta del Crecimiento: II Parte del Plan Nacional de Infraestructura 2016-2025. Agosto 2016.

**Brecha de Infraestructura de mediano y largo plazo
(millones de US\$ del año 2015)**

Sector	Brecha mediano plazo 2016-2020	Brecha 2021-2025	Brecha de largo plazo 2016-2025
Agua y Saneamiento	6,970	5,282	12,252
Agua potable	1,624	1,004	2,629
Saneamiento	5,345	4,278	9,623
Telecomunicaciones	12,603	14,432	27,036
Telefonía móvil	2,522	4,362	6,884
Banda ancha	10,081	10,070	20,151
Transporte	21,253	36,246	57,499
Ferrocarriles	7,613	9,370	16,983
Carreteras	11,184	20,667	31,850
Aeropuertos	1,419	959	2,378
Puertos	1,037	5,250	6,287
Energía	11,388	19,387	30,775
Salud	9,472	9,472	18,944
Educación	2,592	1,976	4,568
Inicial	1,037	585	1,621
Primaria	137	137	274
Secundaria	1,418	1,254	2,672
Hidráulico	4,537	3,940	8,477
Total	68,815	90,734	159,549

Fuente: "Un Plan para salir de la pobreza: Plan nacional de Infraestructura 2016 - 2025" - AFIN.

En el mismo sentido, según el Informe Global de Competitividad 2017 – 2018³, elaborado por el Foro Económico Mundial (WEF por sus siglas en inglés), Perú ocupa el puesto 86 de 137 países en relación al indicador de infraestructura, lo cual refleja la precaria situación del sector en nuestro país.

PERÚ: INFORME GLOBAL DE COMPETITIVIDAD 2017-2018

Pilares	2017-2018		2016-2017	
	Posición	Valor	Posición	Valor
1. Instituciones	116	3.2	106	3.4
2. Infraestructura	86	3.8	89	3.6
3. Entorno macroeconómico	37	5.4	33	5.4
4. Salud y Educación primaria	93	5.4	98	5.3
5. Educación superior y capacitación	81	4.1	80	4.1
6. Eficiencia de mercado de bienes	75	4.3	65	4.4
7. Eficiencia del mercado laboral	64	4.3	61	4.3
8. Desarrollo del mercado financiero	35	4.5	26	4.7
9. Preparación tecnológica	86	3.7	88	3.6
10. Tamaño de mercado	48	4.5	48	4.4
11. Sofisticación en materia de negocios	80	3.8	78	3.8
12. Innovación	113	2.8	119	2.8

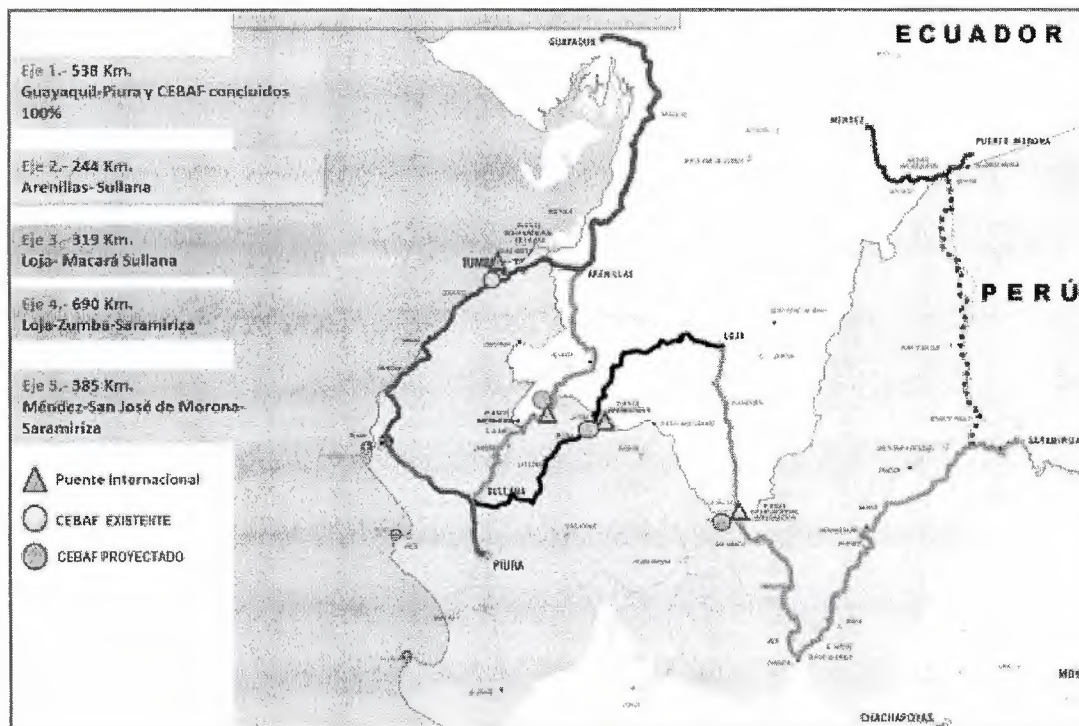
	1 a 60
	61 a 80
	81 a 137

Fuente: Foro Económico Mundial – Informe Global de Competitividad 2017-2018

³ <http://www.cdi.org.pe/InformeGlobaldeCompetitividad/index.html> (visitado el 13/06/2018).

En el caso de Amazonas, la importancia de la ejecución del Eje Vial IV fue reconocida en el Plan Binacional de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad del Acuerdo de Paz, suscrito entre Perú y Ecuador en el año 1998, el mismo que contempló la ejecución de cinco ejes viales, entre ellos el Eje Vial 4, tal como se describe a continuación:

EJES DE INTERCONEXIÓN VIAL



Fuente: Plan Binacional de la Región Fronteriza Ecuador-Perú

Sin embargo, y pese al tiempo transcurrido, aún es poco lo ejecutado por nuestro país, según lo advierte el "Informe del Plan Binacional de la Región Fronteriza Ecuador – Perú a la XIV Reunión de la Comisión de Vecindad"⁴, en el cuadro siguiente:

⁴ <http://planbinacional.gob.ec/wp-content/uploads/2015/12/informe-evaluativo-pb-peru-ecuador.pdf> (visitado el 13/06/2018).

Cuadro 1: Inversión y Situación del Programa A: Proyectos Binacionales
Septiembre 2014 a junio 2015 (en millones de dólares)

Proyectos Binacionales	Recursos Nacionales		Total	Situación
	Ecuador	Perú		
Plan Integral para el espacio urbano conformado por las ciudades de Huaquillas y Aguas Verdes y el Canal de Zarumilla		8.02	8.02	Ecuador: Perú: Pendiente contratación de perfil de la Plaza de la Hermandad, al intercambio de Notas. En ejecución las obras de ampliación y mejoramiento de los sistemas de agua potable y desagüe de la localidad de Aguas Verdes
Ejes de Interconexión Vial Binacional	69.23	50.88	120.11	
Eje Vial 1: Piura – Guayaquil	26.61	19.05	45.66	Proyecto Binacional: Concluido Ecuador: En ejecución obras complementarias de ampliación y mejoramiento Perú: En ejecución obras complementarias
Eje Vial 2: Sullana - Arenillas	15.49	20.94	36.43	Proyecto Binacional: Concluido Ecuador: Concluidas obras complementarias Perú: En ejecución obras complementarias
Eje Vial 3: Sullana - Loja	1.15		1.15	Proyecto Binacional: Concluido Ecuador: mantenimiento por resultados de la vía Velacruz-Catacocha-Macará-Pte. Internacional
Eje Vial 4: Saramiriza - Loja	25.98	10.89	36.87	Ecuador: Avance 98% Tramo Vilcabamba-Bellavista. En actualización estudios tramo Bellavista-Zumba-La Balsa Perú: En ejecución obras en los tramos San Ignacio-Perico y Wawico-Saramiriza y 56 puentes.
Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF)	3.70		3.70	
CEBAF Eje Vial 3*	3.70		3.70	Ecuador: En ejecución, con un avance del 45%
Total	72.93	58.90	131.83	

*Información CEBAF Macará- Eje Vial No. 3 remitida por Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador.

Fuente: INFORME DEL PLAN BINACIONAL DE LA REGIÓN FRONTERIZA ECUADOR-PERÚ A LA XIV REUNIÓN DE LA COMISIÓN DE VECINDAD

Del mismo modo, en el caso del Eje Vial I, éste abarca las localidades de Corral Quemado, Cumba, El Triunfo, Lonya Grande, Camporredondo, Ocalli, Providencia y Tramo Ocumal (Collonco), Conila – EMP. AM-108 (Luya), provincias de Utcubamba y Luya, en la región Amazonas, por lo tanto, representa un proyecto en infraestructura vial de suma importancia para el desarrollo de la población ubicada en los distritos antes mencionados.

Es por estas razones que en virtud de la presente iniciativa legislativa se propone declarar de necesidad pública y preferente interés nacional la ejecución y culminación del I y IV Eje Vial en la región Amazonas, a fin de fomentar la conectividad y generar polos de desarrollo en la región, con inclusión de la población ubicada en las zonas más alejadas.

II. EFFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

El presente proyecto de ley es acorde con lo establecido en el artículo 44, primer párrafo de la Constitución Política de Estado, el cual establece como deber primordial del Estado el "promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación".

5

29

Mediante la presente iniciativa legislativa, se propone declarar de necesidad pública y preferente interés nacional la ejecución y culminación del I y IV Eje Vial en la región Amazonas, lo cual es acorde con las normas contempladas en nuestro ordenamiento jurídico, según lo precisado en el párrafo previo.

III. ACUERDO NACIONAL

La iniciativa legislativa es acorde con la Política N° III referida a la Competitividad del País, en su objetivo 21 referente al "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 (...)"

IV. ANÁLISIS COSTO - BENEFICIO

BENEFICIOS	COSTO
<ul style="list-style-type: none"> • Promoverá la conectividad entre diversos distritos de la región Amazonas. • Fomentará las relaciones comerciales entre Perú y Ecuador. • Propiciará el desarrollo de las zonas de frontera. • Generará polos de desarrollo en la región Amazonas. • Fortalecerá la inclusión social de la población asentada en las zonas más alejadas y excluidas de nuestro país. 	<ul style="list-style-type: none"> • La iniciativa legislativa no genera gasto al erario nacional, al tratarse de una norma declarativa.

Lima, 12 de junio de 2018

6

1)