

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Congresista ISRAEL LAZO JULCA
11 MAR 2019
RECIBIDO
Firma: [Firma] Hora: 12:23

Proyecto de Ley N° 4126/2018-CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE LEGISLACIÓN
CONGRESO REPÚBLICA
02 ABR 2019
RECIBIDO
Firma: [Firma] Hora: 3:46

CONGRESISTA ISRAEL LAZO JULCA

"Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad"
"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN, AMPLIACIÓN, MEJORAMIENTO Y MODERNIZACIÓN DEL TRAMO CHIMBOTE - TOCACHE, DE LA CARRETERA INTEROCEANICA PERU - BRASIL

ISRAEL TITO LAZO JULCA, congresista de la República del grupo parlamentario Unidos por la República, a iniciativa en uso de la facultad de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política, propone el siguiente:

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN, AMPLIACIÓN, MEJORAMIENTO Y MODERNIZACIÓN DEL TRAMO CHIMBOTE - TOCACHE, DE LA CARRETERA INTEROCEANICA PERU - BRASIL

ARTÍCULO 1.- DECLARACIÓN DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL

Declarase de necesidad pública e interés nacional la construcción, ampliación, mejoramiento y modernización del tramo Chimbote-Tocache de la Carretera Interoceánica Perú - Brasil, que une las localidades de Chimbote - La Galgada - Pallasca - Conchucos - Quilca - Tayabamba - Shunte - Tocache, de las provincias de Santa, Pallasca y Sihuas en la región Ancash; Pataz en la región La Libertad y Tocache en la región San Martín.

ARTÍCULO 2.- AUTORIZACIÓN PARA EJECUTAR LA OBRA

Se autoriza al Poder Ejecutivo para que a través de los ministerios de Economía y Finanzas y de Transportes y Comunicaciones; los gobiernos regionales de Ancash, La Libertad y San Martín, así como los gobiernos locales y otros órganos competentes adopten las acciones pertinentes para elaborar estudios, perfiles, expedientes técnicos a fin de posibilitar el financiamiento y ejecución de la obra.

ARTÍCULO 3.- AUTORIZACIÓN A GOBIERNOS REGIONALES Y LOCALES

Autorízase a los gobiernos regionales de la zona de influencia y los gobiernos locales señalados en el artículo primero a recibir donaciones y/o suscribir convenios con entidades extranjeras o internacionales, con el fin exclusivo de contribuir con recursos económicos para la ejecución de esta Carretera Interoceánica.

Lima, 14 de febrero de 2018

[Firma] [Firma]
CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ISRAEL TITO LAZO JULCA
Congresista de la República

[Firma]
Rolando Reátegui F.

[Firma]
PATRICIA DONAYRE
RETRAZO DE GRUPO PARLAMENTARIO
UNIDOS POR LA REPÚBLICA

[Firma]
CASTAÑO

[Firma]
ASHIMBA

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, ⁰³ de ^{Abril} del 2019.....

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° 4126 para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.

.....
.....
.....

CM

GIANMARCO PAZ MENDOZA
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA



EXPOSICION DE MOTIVOS

El presente proyecto de ley tiene como finalidad declarar de necesidad pública e interés nacional la construcción del tramo Chimbote – Tocache de la carretera Interoceánica Perú – Brasil, uniendo las regiones de Ancash, La Libertad y San Martín, con toda su potencialidad económica, vial de pasajeros y productos y turística, contribuyendo y garantizando mejor calidad de vida de sus habitantes y usuarios así como la culminación de la construcción de una vía que en un futuro cercano, intercomunicar a Perú con Brasil, hacia el océano Atlántico, por Belem Do Pará.

El artículo 44 de la Constitución Política del Perú señala que "son deberes primordiales del Estado: defender la soberanía nacional, garantizar la plena vigencia de los derechos humanos, proteger a la población de las amenazas contra su seguridad y promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación". En este sentido una de las funciones primordiales del Estado es realizar las acciones necesarias para poder lograr que la población pueda desarrollarse de manera armónica a través de la infraestructura ejecutada por los órganos de gobierno.

Teniendo esto en consideración, es necesario que el Estado desarrolle proyectos que permitan que los ciudadanos puedan generar riqueza a través de las actividades que realicen de manera eficiente, por medio de una red de comunicación entre lugares que presentan un elevado índice de pobreza y que, a la vez, tienen un gran potencial económico y de desarrollo sostenible.

Especialmente, los pueblos por donde pasa la carretera Chimbote – Tocache tienen altos índices de pobreza, tanto así que los distritos Ongón y Taurija, provincia de Pataz, han sido considerados entre los 20 distritos con mayor incidencia de pobreza según el INEI ¹.

El fin fundamental de esta ley es promover la ejecución de un proyecto que permitirá, directamente el transporte de personas y bienes intercomunicando selva, sierra y costa de nuestro país, de manera específica, zonas con alto potencial de producción de bienes, como el departamento de San Martín y uno de los puertos más importantes del Perú (Chimbote), siendo que su construcción permitirá reducir costos de transporte para ciudadanos y productores de las zonas directa e indirectamente beneficiadas.

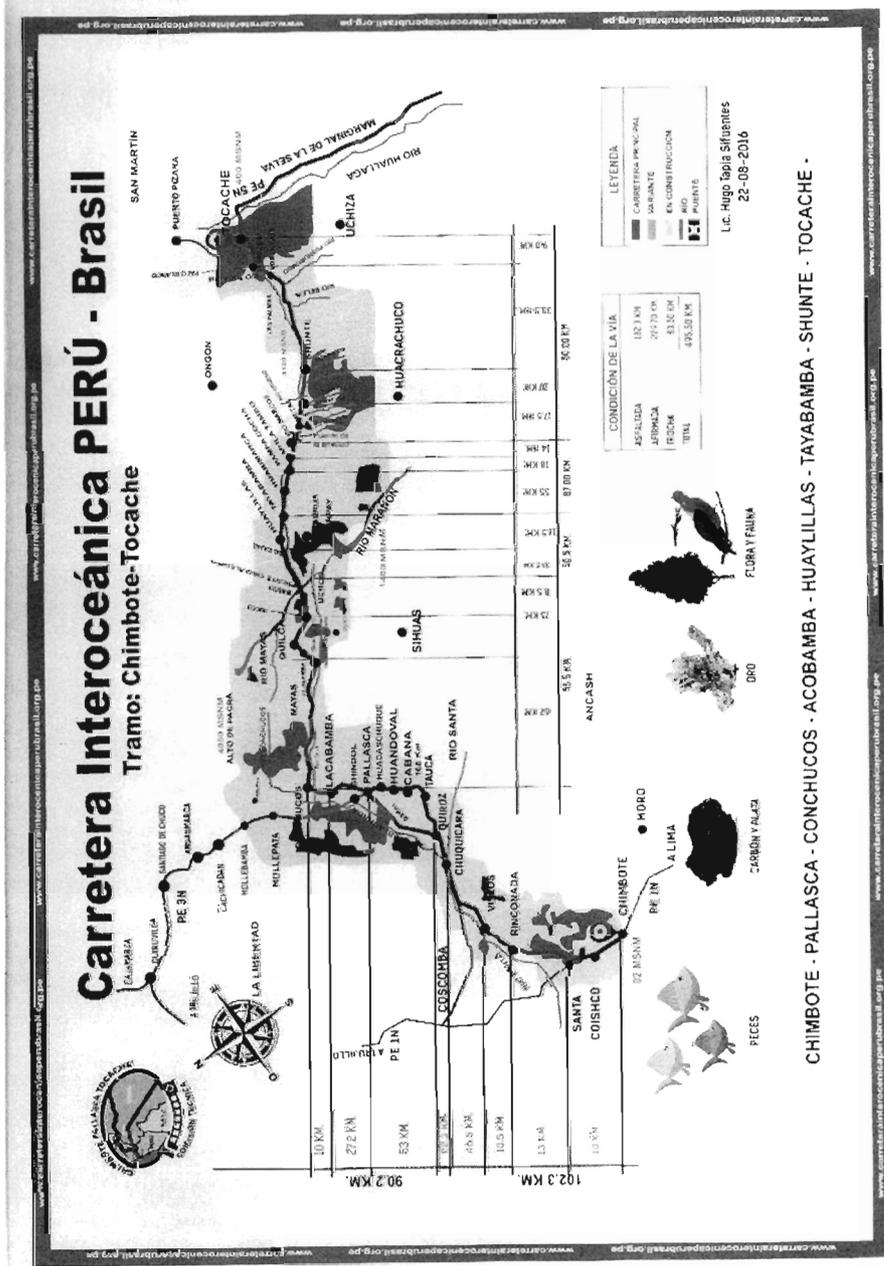
El gráfico siguiente muestra las distancias y la condición de las vías que existen actualmente en la zona donde se viene realizando el proyecto.

El impacto en la reducción de la pobreza es evidente ya que "En el ámbito de la infraestructura en obras civiles, se reducen los costos de transacción al mejorar la conectividad entre mercados, lo que produce mayor crecimiento económico y por ende una reducción de la pobreza. Ejemplos de esta relación son las carreteras y puertos que favorecen el crecimiento de los países "hacia afuera".

¹ Mapa de pobreza provincial y distrital 2013, Instituto Nacional de Estadística e Informática, Lima: 2015. Recuperado de: https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1261/Libro.pdf



GRAFICO DE LA CARRETERA CHIMBOTE - TOCACHE



Por las características de muchas de las economías latinoamericanas orientadas a las exportaciones de recursos naturales, con generación intensa de mano de obra, se infiere que la infraestructura vial generará mayor crecimiento y desarrollo del país, con la consecuente caída en los índices de pobreza.

Considerando todo lo señalado, es claro que la declaración de necesidad pública e interés nacional la construcción, ampliación, mejoramiento y modernización de tramo Chimbote-Tocache de la Carretera Interoceánica Perú – Brasil, que comprende las provincias de Santa, Pallasca y Sihuas en la región Ancash; la provincia de Pataz en la región La Libertad y la provincia de Tocache en la región San Martín que presenta múltiples beneficios, es necesario que se ejecute para permitir que los productores y ciudadanos reduzcan el tiempo y la distancia para transportarse y, al mismo tiempo, se aminore significativamente la pobreza en diferentes distritos y provincias del norte del país.

1.- ESTADO SITUACIONAL DEL TRAMO VIAL CHIMBOTE- TOCACHE

La carretera de 495.5kms (desde Chimbote hasta Tocache), está construida íntegramente en los departamentos de Ancash y La Libertad y en construcción un último tramo de 8.0 kms, en la jurisdicción del distrito de Shunté (provincia Tocache, departamento San Martín). La obra la está ejecutando el Proyecto Especial Huallaga Central y Bajo Mayo adscrito al Gobierno Regional de San Martín, con fondos que transfiere por avance de obra el Ministerio de Economía y Finanzas, bajo la supervisión del MTC.

La carretera está construida en diferentes modalidades:

En el departamento San Martín (distritos Tocache y Shunté), 80.0 kms, desde río Marcos hasta Tocache, en la modalidad de carretera asfaltada, de doble vía de circulación, con todas sus obras de arte y carpeta asfaltada en la modalidad de bicapa. La vía es transitable desde Tocache hasta el kmn.72.00, ubicado en Santa Rosa, distrito Shunté.

En el departamento La Libertad (distritos Huaylillas y Tayabamba, provincia Pataz) 146 kms., desde Baños hasta río Marcos, en la modalidad de mantenimiento por niveles de servicios (trocha ampliada), que ejecuta el MTC en convenio con el gobierno regional de La Libertad. La vía es transitable en toda su extensión.

En Ancash, 192.5 kms, de Chimbote a Pallasca (dos sectores) son carreteras nacionales 12A y 3N, La vía es transitable en toda su extensión. Adicionalmente, 77.00 kms, son caminos vecinales, en los distritos de Conchucos (provincia Pallasca) y Chingalpo y Acobamba, provincia de Sihuas, hasta Baños en el río Marañón. La vía es transitable en toda su extensión.

Para lograr la conectividad de los 3 departamentos solo hace falta 8.0 kms en San Martín (programados para concluirse el 2017) y construir los 3 puentes: Ciro Alegría en el río Marañón (departamentos de Ancash y La Libertad), Huaylillas sobre el río Cajas (departamento de la Libertad) y el De La Amistad sobre el río Marcos (departamentos de La Libertad y San Martín).

2.- IMPORTANCIA DEL PROYECTO

Mencionamos solamente 8 de más de 30 ítems.

- a. La carretera unirá 3 departamentos del norte y oriente del Perú: Ancash, La Libertad, San Martín, 32 provincias y 245 distritos, sobre una superficie territorial de 588,475 kms² (46 % del total del territorio nacional) y una población de 4.5 millones de habitantes (15% del total de la población del Perú), teniendo en cuenta la influencia indirecta con Cajamarca Huánuco, Loreto y Ucayali.
- b. La carretera generará abundantes puestos de trabajo y mejorarán el nivel de vida de poblaciones considerados de extrema pobreza.
- c. Fomentará el comercio, la industria y el turismo, pues en su recorrido existen abundantes recursos agropecuarios, artesanales, mineros, de pesca y turísticos, en actual explotación y mucho por explotar.
- d. La carretera discurre junto a diversos ríos: Santa de Chimbote en el océano Pacífico hasta el Amazonas en territorio peruano con conexión a Belem Do Para en Brasil y el océano Atlántico. Estos ríos son Santa, Quiroz, Tablachaca, Conchucos, Tauli, Desembocadero, Cajas, Chaulli, Marcos, Tocache, Huallaga, Marañón y Amazonas. La lógica que se infiere es, donde hay ríos hay poblaciones y donde hay población hay producción.
- e. Permitirá el incremento de tributos al erario nacional, pues en su recorrido se instalarán negocios, industrias, comercios, con la generación de servicios y productos de exportación, que generan obligaciones tributarias.
- f. En el contexto vial nacional, es una ruta alterna que aliviará el caos del transporte que se da durante todo el año en la carretera Central.
- g. Chimbote tiene un mar de aguas tranquilas y profundas, que permite la construcción de un gigantesco puerto, para importaciones y exportaciones de productos e insumos que aliviarán la sobrecarga costosa que tiene el Callao.
- h. Ancash es prodigioso en recursos naturales, hidroenergéticos y turísticos que se concentran en sus 400 lagunas y hermosos nevados.

3.- ACUERDOS REGIONALES

Los acuerdos tomados en cada consejo regional son:

- a. Por el Consejo Regional de Ancash, el 5 de junio de 2015, por unanimidad tomó el Acuerdo N° 132-2015-GRA/CR, se aprobó por unanimidad declarar de necesidad y utilidad pública la carretera Interoceánica PERU-BRASIL, concerniente a la ruta Chimbote – Pallasca - Sihuas – Tayabamba – Tocache.
- b. El 8 de abril de 2016, el Consejo Regional de San Martín, por unanimidad tomó el Acuerdo Regional N° 025-2016-CRSM, declarando de necesidad y utilidad pública, la

Carretera Interoceánica PERU-BRASIL, concerniente a la ruta Chimbote – Pallasca -
Sihuas – Tayabamba – Tocache.

- c. El 13 de abril de 2016, el Consejo Regional de La Libertad, por unanimidad tomó el Acuerdo N° 015-2016-GRLL, declarando de necesidad, utilidad pública e interés regional la carretera Interoceánica Perú-Brasil, concerniente a la ruta Chimbote – Pallasca - Sihuas – Tayabamba – Tocache, como elemento central de una estrategia de desarrollo e integración de los mercados regionales y de inserción económica Internacional.
- d. El 18 de mayo de 2016, la Mancomunidad Regional Qhapaq Ñan Nor-Amazónica, por unanimidad aprobó el Acta de Acuerdos de la reunión de la mesa directiva, mediante el cual se aprobó la Agenda con la incorporación de un punto adicional sobre "Declarar de Interés para la Mancomunidad Regional la Carretera Interoceánica PERU-BRASIL, tramo Pataz – Tocache.

4.- VINCULACION CON EL ACUERDO NACIONAL

El presente proyecto de ley tiene vinculación con la Décima Política de Estado del Acuerdo Nacional, al promover la producción y el desarrollo local empresarial y promover la ejecución de proyectos de infraestructura logística. Asimismo, tiene vinculación con la Décimo Séptima Política de Estado al estimular la inversión privada y fomentar el desarrollo de infraestructura.

Finalmente, el Proyecto de Ley tiene vinculación con la Décimo Octava Política de Estado al buscar que los productores de las provincias beneficiadas por la carretera sean más competitivos al reducir los costos de transporte en la venta de sus productos o servicios.

5.- EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACION NACIONAL

El proyecto de ley no tiene efecto alguno sobre la legislación nacional al no contravenir norma alguna vigente y estar dentro del marco constitucional.

6.- ANALISIS COSTO – BENEFICIO

El presente proyecto de ley no representa gasto alguno para el erario nacional, puesto que es meramente declarativo que es de infraestructura por necesidad pública e interés nacional.

OOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOO