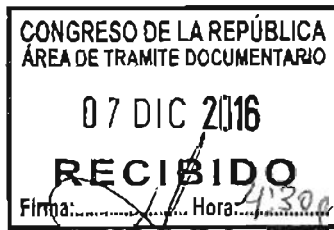


Proyecto de Ley N° 745/2016-CR



Proyecto de Ley N° _____

"Ley que declara de Necesidad Pública e Interés Nacional el mejoramiento y conservación de la red vial Chota - Conchán - Tacabamba - Anguía, Socota - San Luis de Lúcma - La Ramada - San Juan - Cujillo - Choros - Puente Chamaya III en la región Cajamarca"

El Congresista de la República que suscribe, **CÉSAR HENRY VÁSQUEZ SÁNCHEZ**, miembro del Grupo Parlamentario de **Alianza por el Progreso**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa previsto por el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y según lo regulado por los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta a consideración del Congreso de la República la siguiente iniciativa legislativa:

PROYECTO DE LEY

El Congreso de la República
Ha dado la siguiente ley:

"LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL MEJORAMIENTO Y CONSERVACIÓN DE LA RED VIAL CHOTA - CONCHÁN - TACABAMBA - ANGUÍA, SOCOTA - SAN LUIS DE LÚCMA - LA RAMADA - SAN JUAN - CUJILLO - CHOROS - PUENTE CHAMAYA III EN LA REGIÓN CAJAMARCA"


Artículo 1°.- Objeto de la Ley

Declárase de necesidad pública e interés nacional el mejoramiento y conservación de la red vial Chota - Conchán - Tacabamba - Anguía - Sócota - San Luis de Lúcma - La Ramada - San Juan - Cujillo - Choros - Jaén, en la región Cajamarca, cuya finalidad es la integración de la región Cajamarca con la región Amazonas.

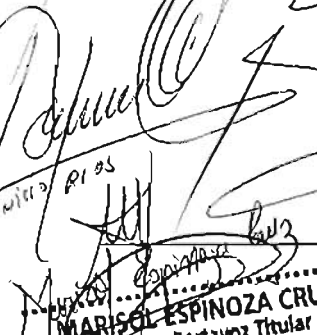
Artículo 2°.- Entidades Responsables

Encárguese al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Gobierno Regional y Local la priorización de la elaboración de los perfiles, expedientes técnicos y otros que conlleve a dar estricto cumplimiento el artículo precedente de la presente norma.

Lima, 14 de noviembre del 2016


César Vásquez Sánchez
Congresista de la República

Jr. Azángaro N° 468 Of. N° 107
Telf. 311-7649


MARISOL ESPINOZA CRUZ
Directiva Portavoz Titular
Grupo Parlamentario
Alianza Para el Progreso - APP

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 12 de Diciembre del 2010.....

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° 745 para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.

JOSÉ F. CEVASCO PIEDRA
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

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

I.- EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1.1 Antecedentes

Que la vía Chota – Puente Chamaya III, constituye un corredor vial que interconecta a varias provincias de la región Cajamarca, incluso a Cajamarca con la región Amazonas; siendo la vía más corta ente ambas regiones; sin embargo actualmente se encuentra en pésimo estado de conservación, lo que dificulta el traslado de producto agrícolas y ganaderos, así como la fluidez de las actividades comerciales y turísticas; en consecuencia disminuye el nivel ingresos de los pobladores anexos a la mencionada vía; por lo que urge su mejoramiento y conservación.

Con respecto a la propuesta legislativa, han sido muchos los antecedentes legislativos respecto a la declaración de necesidad pública e interés nacional de vías terrestres; entre ellos se tiene a la Ley N° 24995: Ley que declara de interés regional y de necesidad y utilidad pública, la ejecución y pavimentación de la carretera Ica – Córdova – Quimsacruz – Huancapi – Cangallo – Ayacucho; Ley N° 28214: Ley que declara de necesidad pública y de preferente interés nacional la ejecución del proyecto corredor interoceánico Perú - Brasil – IIRSA SUR; Ley N° 28978: Ley que declara de necesidad pública y preferente interés nacional la conclusión de la ejecución del eje vial Amazonas centro – carretera Federico Basadre, la rehabilitación del terminal portuario de Pucallpa y mantenimiento de la hidrovía del río Ucayali; La Ley N° 29584: Ley que declara de necesidad pública y prioritario interés nacional la construcción de la carretera Machu Picchu – Santa Teresa – Santa María, así como la realización de los estudios de la vía Santa Teresa – Mollepata.

1.2 Análisis

1.2.1.- Objetivo de la iniciativa

La propuesta legislativa, tiene como objetivo fundamental generar una mejor articulación vial interprovincial e interregional; pues se busca unir de manera estratégica la región Cajamarca con la región Amazonas, tomando como punto fundamental la interconexión de la provincias de Chota, Cutervo y Jaén en Cajamarca y Utcubamba en Amazonas; facilitando de esta manera el desarrollo comercial, social y cultural; beneficiando de manera esencial a los agricultores, ganaderos, comerciantes y turistas de ambas regiones.

La vía inicia en el distrito y provincia de Chota, por donde pasa el asfaltado de la carretera que conduce a la provincia de Hualgayoc; posteriormente continua por el distrito de Conchán, Tacabamba y Anguía en la provincia de Chota, continuando por Sócota (cruce Guineamayo), San Luis de Lúcmá, La Ramada, San Juan, Cujillo y Choros en la provincia de Cutervo, para continuar y llegar hasta el puente Chamaya III, que se ubica a escasos metros del puente "24 de Julio" – Puente Corral Quemado; importante infraestructura que une a Cajamarca con Amazonas.

Asimismo la mencionada vía, genera un foco de desarrollo importantísimo, porque también permite conectar de manera directa a

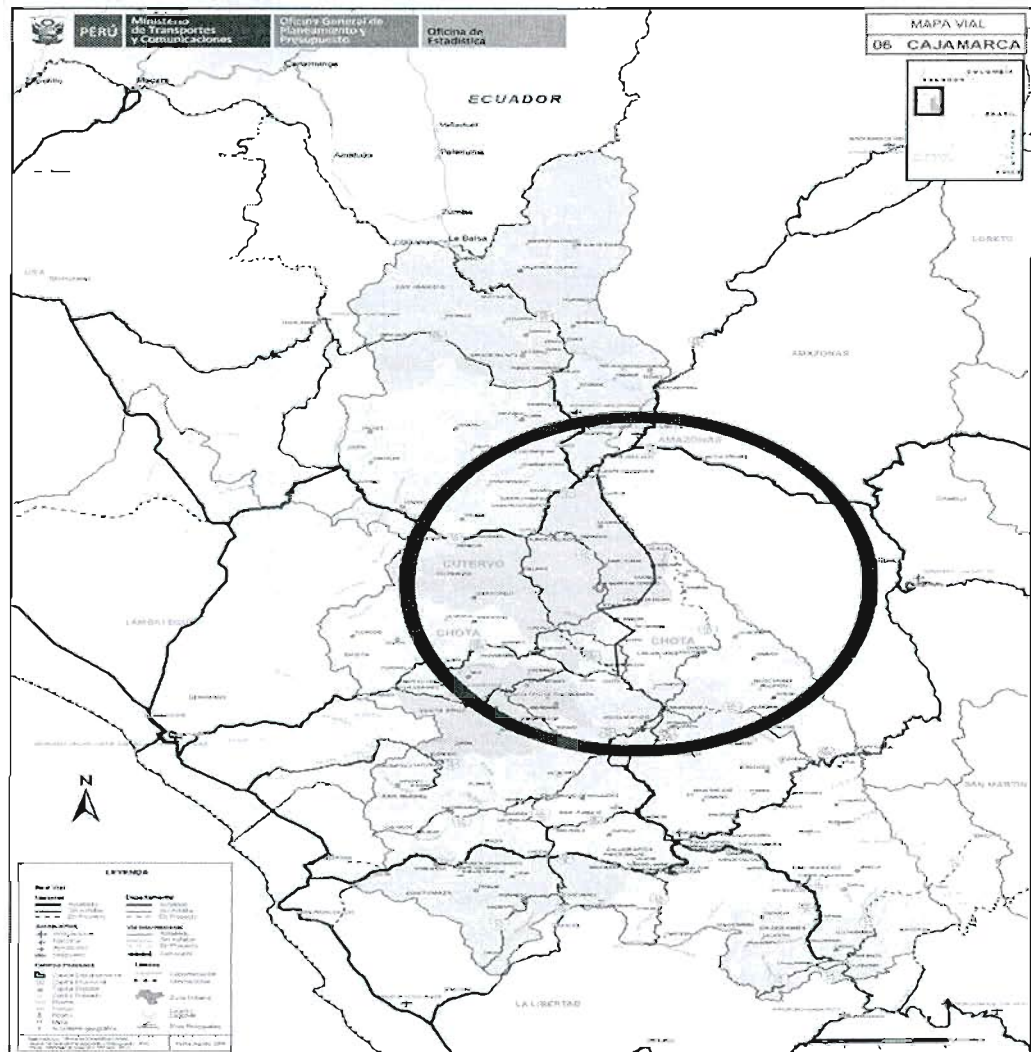


las vías de acceso al aeropuerto de Shumba en la provincia de Jaén, al complejo arqueológico de Kuelap y los complejos arquitectónicos prehispánicos en Cajamarca

En consecuencia el objeto de la presente ley es promover e impulsar el mejoramiento de la mencionada vía, para tal efecto, se busca priorizar la elaboración de los estudios y perfiles correspondientes por parte del Gobierno Central, del Gobierno Regional y de los Gobiernos Locales comprendidos en el ámbito de aplicación de la norma.

1.2.2.- Ubicación y extensión

Para mayor detalle de la propuesta legislativa, a continuación se observa el gráfico que contiene el corredor vial, con una extensión aproximada de 157 kilómetros, que contempla el objeto de la presente iniciativa de ley.



1.2.3.- Población Beneficiada

Al constituir una vía fundamental que une a las regiones de Cajamarca y Amazonas, su mejoramiento y conservación resulta una necesidad prioritaria que requiere atención urgente; pues beneficia de manera directa a los distritos de Chota, Conchán, Tacabamba y Anguía (provincia de Chota), Sócota, San Luis de Lúcma, La Ramada, San Juan, Cujillo, Choros (provincia de Cutervo) hasta el Puente Chamaya III que da acceso a la vía asfaltada "Belaunde Terry" que conduce a la provincia de Jaén en Cajamarca y Utcubamba en Amazonas. Asimismo de manera indirecta se beneficiaría los distritos de Pión, Chimbán y Chiguirip de la provincia de Chota y el distrito de La Sacilia en la provincia de Cutervo, conforme al siguiente detalle:

Distritos directamente beneficiados, al 2015

N°	PROVINCIA	DISTRITO	POBLACION
01	Chota	Chota	48, 698
02	Chota	Conchán	7,015
03	Chota	Tacabamba	20,049
04	Chota	Anguía	4, 298
05	Cutervo	Sócota	10, 747
06	Cutervo	San Luis de Lúcma	4, 041
07	Cutervo	La Ramada	4, 855
08	Cutervo	San Juan	2, 005
09	Cutervo	Cujillo	3, 033
10	Cutervo	Choros	3, 599
11	TOTAL		108, 340

Distritos indirectamente beneficiados, al 2015

N°	PROVINCIA	DISTRITO	POBLACION
01	Chota	Chiguirip	4, 672
02	Chota	Chimban	3, 663
03	Chota	Pión	1, 575
04	Cutervo	Toribio Casanova	1, 294
05	TOTAL		11, 204

Fuente: <http://proyectos.inei.gob.pe/web/poblacion/#>

Cajamarca es una región que en los últimos años pasa por una situación dramática, al punto de haberse constituido en el departamento más pobre de nuestro país, pues según cifras del INEI presenta un 50 % de pobreza y casi un 20% de extrema pobreza; así, el Informe Técnico sobre la Evolución de la Pobreza Monetaria entre los años 2009 al 2015¹, muestra que el departamento de Cajamarca presenta los más altos índices de pobreza y pobreza extrema. Estos índices se explican porque Cajamarca tiene una alta tasa de población rural y una pésima

¹ INEI. Informe Técnico: Evolución de la Pobreza Monetaria 2009-2015. Pág. 51. Véase en https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1347/libro.pdf (consultado el 31 agosto 2016)

interconexión vial. Así, pues desde el año 2010, más del 50% de la población de Cajamarca es pobre, situación que no ha variado y ha persistido durante los años 2012, 2013, 2014 y también el 2015. En el caso de pobreza extrema la situación es similar. En el 2013, Cajamarca presentaba una pobreza extrema en el intervalo de 18.14% a 26.97%, en el año 2014 seguía liderando el ranking con un intervalo de 15.16% a 23.22% y el 2015, el panorama fue parecido: 16.63% a 23.89%².

Cajamarca es una región inminente agrícola, pues dado la predominancia del ámbito rural, la mayoría se dedica a la labores agrícolas, destacada por la siembra de papa, maíz, arroz, café, yuca, camote, entre otros; asimismo gran parte de sus habitantes se dedican a labores comerciales; asimismo se debe destacar sus actividades turísticos y forestales.

Todas estas actividades hacen que Cajamarca tenga una inmensa riqueza; sin embargo esto no es aprovechado; ello se ve reflejado en las cifras oficiales de pobreza, pues lamentablemente lo ubican en último lugar. Y una de las causa por las cuales no se aprovecha adecuadamente las mencionadas actividades es por la falta o pésima infraestructura vial que existe en esta parte del país; pues en ciertas lugares es inexistente y en otras la vías carrozables están en pésimo estado de conservación.

Así por ejemplo, la red vial mencionada, constituye la única vía de acceso que interconecta a los distritos de San Luis de Lucma, la Ramada, San Juan, Cujillo y Choros, con la capital de la provincia o con las provincias de Jaén y Utcubamba; la misma que actualmente está en pésimas condiciones, pues dada las características técnicas no reúne las condiciones técnicas para la cantidad y tamaño de vehículos que circulan por la vía; asimismo en épocas de lluvias los distritos mencionados se encuentran aislados por semanas por las constantes deslizamientos de tierra y lodo, constituyendo un grave peligro para la integridad de las personas; hechos que conllevaron a que en el año 2015 mediante Decreto Supremo N° 045-2015-PCM de fecha 04 de julio del 2015, se declare en emergencia a los distrito indicados.

1.2.4.- Brecha de infraestructura vial en el departamento de Cajamarca

El departamento de Cajamarca está considerado como uno de los departamentos con déficit de infraestructura vial, este hecho, aunado a otros aspectos, constituye un factor que limita el crecimiento y consecuentemente, el desarrollo de la referida región.

² Véase en <http://gestion.pe/economia/que-cajamarca-sigue-siendo-region-mas-pobre-pais-2159276>
(Consultado el 31 agosto del 2016)

En ese sentido, una de las conclusiones del Estudio denominado *Las barreras al crecimiento económico en Cajamarca*³, señala que la carencia de infraestructura vial adecuada trae como consecuencia:

- Reducción del retorno de las inversiones.
- Pérdida de economías a escala debido a que el departamento no está integrado por la red vial, a pesar de que tiene una población de 1,4 millones de habitantes, y
- Limita la innovación y el emprendedurismo a partir del impulso de las actividades de investigación y desarrollo que existirían con un mercado más grande.

Tan es así, que debido a la falta de oportunidades la migración en Cajamarca es elevada. Muchos de los migrantes cajamarquinos desarrollan actividades económicas en los departamentos vecinos, tales como San Martín, La Libertad y Lambayeque. Así han surgido pueblos muy pujantes como Nueva Cajamarca, en el valle del río Mayo, Juanjuí, Tarapoto, o Tingo María en la selva central extendiendo su visión a la pujante Pucallpa, en plena selva⁴.

Cajamarca, por su geografía y extensión, es un departamento de difícil acceso en comparación con otros departamentos del país, a ello se suma la dispersión de la población. Ahora bien, bajo la lógica de integración vial desde un aspecto transversal⁵, resulta relevante analizar o propiciar las rutas internas del departamento de Cajamarca.

1.2.5.- Implicancias de la declaración de interés público

El interés público es un interés homologable con el interés general; así nuestro máximo intérprete constitucional (EXP. N° 0090-2004-AA/TC, **fundamento 11**), señala que "...el interés público tiene que ver con aquello que beneficia a todos; por ende, es sinónimo y equivalente al interés general de la comunidad. Su satisfacción constituye uno de los fines del Estado y justifica la existencia de la organización administrativa⁶". Es decir si bien la propuesta legislativa abarca una circunscripción territorial; sin embargo esta contribuye a desarrollarnos como estado.

³ MENDOZA, Waldo – GALLARDO, José. "Las barreras al crecimiento económico en Cajamarca" Estudio editado con el apoyo de la Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA) y el Consorcio de Investigación Económica y Social (CIES); Lima; diciembre de 2011. Véase en [http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con3_uibd.nsf/B232F0F619C6F77B0525796B0078E3A2/\\$FILE/cajamarca-libro.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con3_uibd.nsf/B232F0F619C6F77B0525796B0078E3A2/$FILE/cajamarca-libro.pdf).

⁴ SANCHEZ AGUILAR, Anibal. "Migraciones Internas en el Perú"; editado por la Organización Internacional para las Migraciones (OIM); Lima; marzo de 2015; Pág. 33 y 34.

⁵ Ejes Lambayeque-Jaén-Amazonas y La Libertad-Cajamarca-San Martín.

⁶ EXP. N° 0090-2004-AA/TC – LIMA; en esta resolución se precisa que consecuentemente, el interés público es simultáneamente un principio político de la organización estatal y un concepto jurídico. En el primer caso opera como una proposición ético-política fundamental que informa todas las decisiones gubernamentales; en tanto que en el segundo actúa como una idea que permite determinar en qué circunstancias el Estado debe prohibir, limitar, coactar, autorizar, permitir o anular algo.

En ese orden de ideas y en el marco de las disposiciones contenidas en la Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, y las Leyes Orgánicas del Gobierno Regional y de las Municipalidades, en la fundamentación de la presente iniciativa se recurre al concepto de interés público para propiciar: el mejoramiento y conservación de la Red Vial Chota – Conchán, Tacabamba, Anguía, Súcota – San Luis de Lúcmá – La Ramada – San Juan – Choros – Jaén, en las provincias de Chota – Cutervo y Jaén del departamento de Cajamarca; asimismo su posterior pavimentación.

II.- ANÁLISIS COSTO- BENEFICIO

El presente Proyecto de Ley, no genera un gasto adicional al Erario Público, y enfatizamos el término adicional porque tal como se ha explicado en la Exposición de Motivos, el cierre de brechas en infraestructura vial constituye una política pública, así como lograr la adecuada conectividad entre los pueblos para promover su crecimiento y desarrollo. En ese sentido, al ser una propuesta declarativa, no genera gasto alguno; sino que fundamentalmente busca llamar la atención del ejecutivo y pueda priorizar esta red de integración interregional.

En cuanto a los beneficios se puede precisar a la cantidad de población beneficiada; vía que no solo servirá para incrementar la comercialización de productos agrícolas o ganaderos o incentivar la creación de más puestos laborales; sino incentivará las actividades turísticas, como la visita a uno de los sitios turísticos más importantes como es el complejo arqueológico de Kuelap y los complejos arquitectónicos prehispánicos en Cajamarca; asimismo mejorará las condiciones reales de vida, especialmente de los más vulnerables, pues tendrán una vía con las condiciones idóneas para un traslado rápido en caso de emergencia.



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

La presente iniciativa no implica modificación a ninguna norma, la propuesta contiene una nueva ley, que en caso de ser aprobada, se incorporaría al ordenamiento jurídico peruano.

IV.- VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa tiene vinculación con las siguientes políticas de Estado del Acuerdo Nacional⁷:

- **Décima Política de Estado:** Reducción de la pobreza
- **Décimo Octava Política de Estado:** Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica

⁷ https://www.mef.gob.pe/contenidos/acerc_mins/doc_gestion/PlanBicentenarioversionfinal.pdf
(Consultado el 05 de septiembre del 2016)

- **Vigésimo Primera Política de Estado:** Desarrollo en infraestructura y vivienda
- **Vigésimo Cuarta Política de Estado:** Afirmación de un Estado eficiente y transparente

