



CONGRESO DE LA REPÚBLICA
 ÁREA DE TRAMITE DOCUMENTARIO
 31 OCT/2017
RECIBIDO
 Firma: Hora: 12:24 p.m.

PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA "LA HABILITACIÓN Y ASFALTADO DE LA CARRETERA DE INTEGRACIÓN INTERREGIONAL LLALLI-OCUVIRI-CONDOROMA-CALLALLI-SIBAYO-CHIVAY".

El Grupo Parlamentario Fuerza Popular, por iniciativa de la señora congresista **ALEJANDRA ARAMAYO GAONA**, en uso de sus atribuciones que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, concordado con el artículo 75° e inciso 2) del artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República propone el siguiente Proyecto de Ley:

FÓRMULA LEGAL

El Congreso de la República;
 Ha dado la siguiente ley:

LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA "LA HABILITACION Y ASFALTADO DE LA CARRETERA DE INTEGRACION INTERREGIONAL LLALLI-OCUVIRI-CONDOROMA-CALLALLI-SIBAYO-CHIVAY".

Artículo Único.

Declárese de interés nacional y necesidad pública "La habilitación y asfaltado de la carretera de integración interregional Llalli- Ocuvi- Condoroma- Callalli- Sibayo- Chivay".

[Handwritten signatures and stamps]

Alejandra Aramayo Gaona
 Congresista de la República

Enel Salaverri Villa
 Portavoz
 Grupo Parlamentario Fuerza Popular

AVILA

CONG GALVAN

BETTY DIONANI GOMEZ

R.M. BORTON

Lizyana Sandoval

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Puno se ubica al sureste del Perú, en la Meseta del Collao rodeada por la Cordillera Carabaya por el Norte y la Cordillera Occidental por el Sur Oeste. En este departamento se ubica el lago más alto del mundo: el Titicaca. Cuenta con unidades geográficas como los andes, que representa aproximadamente el 70% de la superficie departamental y está conformada por el altiplano, laderas, áreas intermedias y la cordillera. Los recursos hídricos están constituidos por el Lago Titicaca, 50 lagunas y más de 300 ríos. Existe además un importante potencial de aguas subterráneas.

El puerto de Puno cuenta con vapores que datan de inicios de la república, los que fueron transportados desde Arica (Chile) hasta el Lago Titikaka para el transporte del minerales y pasajeros desde Bolivia, los mismos que se conservan el día de hoy, así mismo se construyó un ferrocarril que interconecta los departamentos de Cuzco y Arequipa que igualmente siguen en servicio.

El Área Circunlacustre (3,810 a 3,900 m.s.n.m.) está influenciada por el efecto termorregulador climático del Lago Titicaca, originando un medio favorable para la actividad agropecuaria; su clima es frío atemperado y seco con excursiones térmicas bien marcadas entre el día y la noche.

El Área Intermedia o Altiplano (3,900 a 4,200 m.s.n.m.) de topografía semi accidentada con abundancia de pastos naturales para la crianza del ganado vacuno y ovino.

Área Cordillerana, con altitudes superiores a 4,200, lugar donde las vicuñas, tarucas y suris viven en su estado silvestre. Ideal para la crianza de los camélidos sudamericanos (llama, alpaca).¹

Puno tiene 13 provincias y 108 distritos de los cuales los siguientes por mencionar son motivo de este proyecto:

- **Ayaviri** perteneciente a la provincia de Melgar en la región de Puno, está comprendida entre los 14°52'55" y de latitud sur y 70°35'24" de longitud oeste del meridiano de Paris, se halla a una altura de 3.918 msnm y limita al Norte con el distrito de Ñuñoa, al Noreste con el distrito de Santa Rosa ,al noreste con los distritos de Orurillo y de Asillo, al Oeste con el distrito de Umachiri ,al Este con el distrito de Tirapata y distrito de Pucará,al Suroeste con el distrito de Ocuvi, al Sur con el distrito de Vilavila y al Sureste con el distrito de Palca(Lampa).²

¹ Municipalidad Provincial de Puno

² Perfil del Proyecto "Mejoramiento de la carretera Ayaviri-Umachiri-Llalli-Ocuvi, Región Puño". p 32

PROYECTO DE LEY 2052/2017-CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 03 de NOVIEMBRE de 2017

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° 2052 para su estudio y dictamen, a la Comisión de Transportes y Comunicaciones.

JOSE F. CEVASCO PIEDRA
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPUBLICA



- **Umachiri** perteneciente a la provincia de Melgar en la Región de Puno. Comprende una altitud de 3890 m.s.n.m.³
- **Llalli** perteneciente a la provincia de Melgar en la región de Puno, se encuentra localizada en la zona nor-oeste de la Región Puno, entre los 14° 56'4" de latitud sur y 70° 53'00" de longitud oeste, comprende las altitudes desde 3890 m.s.n.m hasta los 4100 m.s.n.m. su clima es seco, con temperaturas que oscilan entre los 4°C y 16°C. Limita por el Norte con el distrito de Cupi perteneciente a la provincia de Melgar, por el Sur con el distrito de Ocuviari perteneciente a la provincia de Lampa, por el Este con el distrito de Cupi perteneciente a la provincia de Melgar y por el Oeste, con la Región de Cusco (Pallpata-Espinar)⁴
- **Ayaviri** tiene una superficie total de 1013,14 km². Este distrito se encuentra situado al sureste de la Provincia de Melgar, en la zona norte del departamento de Puno y en la parte sur del territorio peruano. Se halla a una altura de 3.918 msnm, al norte de la cordillera de Carabaya y al oeste de la cordillera de Vilcanota. Se encuentra ubicado en las coordenadas 14°52'55"S 70°35'24"O. Según el INEI, este distrito se encuentra situado al sureste de la Provincia de Melgar, en la zona norte del departamento de Puno y en la parte sur del territorio peruano. Se halla a una altura de 3.918 msnm, al norte de la cordillera de Carabaya y al oeste de la cordillera de Vilcanota.⁵
- **Ocuviari** perteneciente a la provincia de Lampa en la región de Puno, Colindante con el el distrito de Condorama en la provincia de Espinar. Comunidades campesinas: Caycho, Cerro Minas, Tupac Amaru, Jatun Ayllu, Chapioco, Vilcamarca y Parina. Comprende una altitud de 4500 m.s.n.m y una superficie de 724 ,11 km² con una latitud sur de 15°10' y Longitud Oeste de 10°54'50"⁶

Arequipa Actualmente, según el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), la ciudad de Arequipa, alberga una población de 836.859 habitantes, la cual está conformada por 14 distritos y se encuentra situada a orillas del río Chili constituyéndose así como la "Segunda Ciudad del Perú" por población. El área metropolitana de Arequipa se extiende sobre una superficie de 2900 km² y se subdivide en 19 municipios. Es considerada un importante Centro Industrial y Comercial del Perú, dentro de su actividad industrial, destaca la producción textil de lana de camélidos con calidad de exportación. La ciudad se

³ Perfil del Proyecto "Mejoramiento de la carretera Ayaviri-Umachiri-Llalli-Ocuviari, Region Puno".p 32

⁴ Perfil del Proyecto "Mejoramiento de la carretera Ayaviri-Umachiri-Llalli-Ocuviari, Region Puno".p 32

⁵ 28 may 2017 .https://es.wikipedia.org/wiki/Distrito_de_Ayaviri

⁶ Perfil del Proyecto "Mejoramiento de la carretera Ayaviri-Umachiri-Llalli-Ocuviari, Region Puno".p 32

encuentra localizada a una altitud 2.328 msnm, la parte más baja de la ciudad se encuentra a una altitud de 2.041 msnm en el Huayco, Uchumayo y la más alta se localiza a los 2.810 msnm atravesado por el Río Chili de norte a suroeste que su paso forma un valle. El emplazamiento sobre el valle juega un rol importante; el valle de Arequipa, protegido al norte y al este por la faja cordillerana andina y hacia el sur y oeste por las cadenas bajas de cerros.⁷

Arequipa tiene 8 provincias y 109 distritos de los cuales el siguiente es motivo también de este proyecto:

- **Chivay** es uno de los veinte distritos que conforman la provincia de Caylloma en el Departamento de Arequipa, bajo la administración del Gobierno regional de Arequipa, en el sur del Perú., situado a 3.635 msnm en la vertiente occidental de la Cordillera de los Andes, en la parte alta del Cañón del Colca. El nombre de Chivay proviene del término quechua (chuay), o (chua) que al español significa plato de barro por la forma de hoyada del pueblo.⁸

Por ende somos conscientes que ambas regiones de acuerdo al proyecto propuesto, necesitan el mejoramiento y habilitación de la carretera propiamente dicha, ya que esta carretera establece la integración entre la región Puno y Arequipa; atravesando altitudes que superan los 4900 m.s.n.m y los distritos mencionados están dedicados a labor agropecuaria y comercio.

El presente estudio nace como una necesidad sentida y por iniciativa de la población beneficiaria directa, ya que la carretera es acceso principal a los distritos de Ayaviri, Umachiri, Llalli, Ocuvi, las cuales están ubicados en la región Puno y a su vez interconectaría al distrito de Chivay, en la Región Arequipa.⁹

Los pobladores beneficiados de la zona de influencia del proyecto, se han organizado en plantear su preocupación a las Municipalidades que conforman esta mancomunidad, solicitando apoyo para que se les atienda y puedan contar con una vía con infraestructura en óptimas condiciones de transitabilidad.¹⁰

Los gobiernos locales, centros poblados y comunidades involucrados con el proyecto presentaron documentos (memoriales), donde solicitan su atención, en la formulación y ejecución del proyecto, Mejoramiento de la vía de acceso a los distritos de Ayaviri, Umachiri, Llalli, Ocuvi y Chivay ;la misma que es una vía muy importante por la comunicación que establece entre estos distritos.

⁷ Municipalidad Provincial de Arequipa

⁸ s/a 9 abr 2017 .https://es.wikipedia.org/wiki/Distrito_de_Chivay

⁹ Perfil del Proyecto "Mejoramiento de la carretera Ayaviri-Umachiri-Llalli-Ocuvi, Region Puno".p.25

¹⁰ Perfil del Proyecto "Mejoramiento de la carretera Ayaviri-Umachiri-Llalli-Ocuvi, Region Puno".p.24

Este proyecto figura en los planes de desarrollo concertados y sus presupuestos participativos de cada uno de estos distritos. Actualmente en la vía, los vehículos transitan con dificultad y a baja velocidad, debido a que su superficie de rodadura presenta baches, ondulaciones y encalaminado, situación que se agrava en época de precipitaciones pluviales, dónde se activan las quebradas, quedando la carretera intransitable por la falta de obras de arte y drenaje,¹¹ lo cual repercute directamente en el nivel de vida de los residentes en las comunidades y centros poblados involucrados, en el bajo nivel de desarrollo de las actividades socioeconómicas de la población ,generándose polvaredas que se produce por el mal estado en el que se encuentra dicha vía de comunicación .

Por la predominancia de usos de suelo-básicamente agropecuarios, la población tiene la necesidad de transitar por vías mejoradas y con comodidad, y seguridad, ello se manifiesta por las siguientes condiciones:

- La cantidad de polvos y barros que se producen, no solo ocasiona el deterioro de las unidades vehiculares y unidades no motorizadas, sino además dificulta el aseo personal de las personas de las personas (conservación de las prendas de vestir,etc.)
- Este mismo factor ocasiona un incremento de gasto por limpieza en la familia y el hogar.
- Los hábitos de convivencia rural de la población se ven afectados de manera negativa por el ambiente en el que se desarrollan las actividades laborales diarias.
- El aumento de enfermedades respiratorias, especialmente en la población infantil y personas de la tercera edad.

I.1. VIABILIDAD JURÍDICA

1.1. Constitución Política

Según el inciso 2, Artículo 2 de la Constitución Política del Perú; “(...) *Toda persona tiene derecho a la igualdad ante la ley (...)*”. Es por eso que entendemos que la persona humana tiene derecho a la igualdad, con ello queremos decir, por el lado del proyecto propuesto, igualdad de oportunidades para que consiguientemente se logre un efectivo desarrollo de la población y asimismo del país.

En el artículo 58 señala que: “(...) *el Estado orienta el desarrollo del país. y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructur*”.

¹¹ Perfil del Proyecto “Mejoramiento de la carretera Ayaviri-Umachiri-Llalli-Ocuviri,Región Puno”.p.25

Por ende se entiende que si el Estado se encarga de accionar frente a temas relacionados a infraestructura, empleo, salud, educación, seguridad y servicios públicos, estaríamos frente a un artículo específico, que ampara lo propuesto en el proyecto ley.

1.2. Antecedentes de proyectos de ley sobre la materia

Según el Proyecto de ley 5142/2015-CR presentado por el grupo parlamentario Unión Regional en su exposición de motivos, expresa lo siguiente: “Esta importante obra comprende una longitud de 45 km aproximadamente. En cuyo recorrido comprenden recursos naturales, como cañones, lagunas y denota un potencial turístico importante para el desarrollo de las futuras ciudades que conectan las localidades entre los distritos a lo largo de esta importante y futura carretera ya que Condoroma-Imata-Arequipa, de próxima ejecución, el mismo que constituirá una vía alterna para el traslado de personas y mercancías a la ruta Juliaca-Arequipa, ruta usual, que se vería incrementando en su circulación y descongestionando la vía y con ello garantizar el crecimiento ordenado de las ciudades”

Además la ex Congresista Julia Teves Quispe, del Grupo Parlamentario Gana Perú indicó que: “Contar con una carretera de ésta envergadura nos permitirá la comunicación, el desarrollo e inclusión de los pueblos altoandinos, el cual es de interés nacional.

1.3. Viabilidad y consecuencias prácticas

El proyecto generará el mejoramiento de la carretera en la que se beneficiaran aproximadamente 9,727 a más habitantes y se beneficiaran indirectamente según área de influencia un promedio de 65,078 habitantes; así mismo, posibilitara a los productores agropecuarios acceder a los mercados locales y regionales, en donde obtendrán mejores precios y por consiguiente se verán mejorados sus ingresos, puesto que les permitirá sacar su producción con mayor facilidad a los distintos mercados de consumo y será más fluido el intercambio comercial entre estos distritos; lo que incrementara la frecuencia de viajes de las unidades de transporte, estimándose estos cambios e incrementos a través del tráfico generado, mayor reinversión y ahorro.

1.4. Congruencia con el Acuerdo Nacional

En lo referente al desarrollo agropecuario y agroindustrial se avienen dos propuestas estructurales que son congruentes con la iniciativa legislativa planteada. A través del Acuerdo Nacional en su 8va política indica : “(...) *Construiremos un sistema de autonomías políticas, económicas y administrativas, basado en la aplicación del principio de subsidiariedad y complementariedad entre los niveles de gobierno nacional, regional y local del Estado, con el fin de fortalecer éstos últimos y propiciar el crecimiento de sus economías.*” Es decir que el proyecto propuesto concuerda con esta política puesto que uno de los fines primordiales de este, es mejorar la economía a partir de esta infraestructura



vial, puesto que las familias productoras podrán acceder a los mercados locales y por ende el nivel económico mejorará, además de que a partir de este mejoramiento, el turismo incrementara a beneficio de la población y asimismo del país.

Asimismo el Acuerdo Nacional en su décima política nacional, indica: “(...) *el Estado: (a) promoverá la producción, el desarrollo empresarial local y el empleo (...)*”, además en su décimo séptima política, alude que “ (...) *(b) promoverá la competitividad del país, el planeamiento estratégico concertado y las políticas de desarrollo sectorial en los niveles nacional, regional y local; (c) estimulará la inversión privada; (d) fomentará el desarrollo de la infraestructura (...)*. Por tanto en relación a esta política se relaciona muy estrechamente la décimo octava política que nos dice “(...) *incrementar la competitividad del país con el objeto de alcanzar un crecimiento económico sostenido que genere empleos de calidad e integre exitosamente al Perú en la economía global. La mejora en la competitividad de todas las formas empresariales, incluyendo la de la pequeña y micro empresa, corresponde a un esfuerzo de toda la sociedad y en particular de los empresarios, los trabajadores y el Estado, para promover el acceso a una educación de calidad, un clima político y jurídico favorable y estable para la inversión privada así como para la gestión pública y privada. Asimismo, nos comprometemos a promover y lograr la formalización de las actividades y relaciones económicas en todos los niveles*”.

Y por último en relación al proyecto propuesto, la política que más se aproximaría es la vigésimo primera política de estado, en la que expresa: “(...) *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 (...)*”.

Asimismo constituiría una gran solución un **corredor turístico** ,puesto que existe un potencial de recursos turísticos, como arqueológicos, culturales, costumbristas y paisajísticos, sin embargo faltan acciones de promoción turística y condiciones favorables de la infraestructura vial, así como de servicios, que permitan fomentar nuevos circuitos turísticos, conjuntamente al nivel inter regional, conforme a la expectativa de las poblaciones, es establecer un corredor turístico con el cañón del colca(Arequipa) que deba consolidarse como el principal modo de desarrollo económico, generando empleos directos e indirectos.

Es por ello que declarar de interés nacional y necesidad pública “la habilitación y asfaltado de la carretera de integración interregional llalli-ocuviri-condoroma-callalli-sibayo-chivay”, es trascendental, puesto que esto, generaría un incremento de su nivel socioeconómico, teniendo en cuenta que los distritos mencionados tiene el potencial de ser zonas agrícolas, ganaderas y turísticas por excelencia.



II. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

II.1. Costo

El presente proyecto de ley no generará ningún costo al erario nacional, debido a que es declarativa, toda vez que este amparado en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú, por tanto no generará, ni comprometerá partida presupuestal alguna por el Estado Peruano.

II.2. Beneficio

El presente proyecto de ley dará solución a los siguientes problemas:

1. VIA EXISTENTE (PUNO-JULIACA-CABANILLA-SANTALUCIA-IMATA-YURA-AREQUIPA), CON ALTO RIESGO EN SEGURIDAD VIAL.

En esta ruta, se producen accidentes diarios, por la alta transitabilidad de los vehículos motorizados, de transporte de personas, carga, a esto se suman los vehículos de alto tonelaje de las empresas mineras (Las Bambas, Antapacay, Hudbay, Aruntani y otros) traduciéndose en factores de alto riesgo. En ese sentido se requiere crear alternativas para descongestionar el tráfico que viene originándose, con rutas distintas como seria a partir de un corredor turístico, creando servicios de transporte público seguro.

2. DESARROLLO ECONOMICO, SOCIAL.

El corredor dinamizara la economía de los pueblos alto andino, dedicados a la crianza de camélidos sudamericanos con un alto valor genético, poblaciones dedicadas a la artesanía de tejidos a mano y telar de fibra de alpaca, para mercados exigentes a nivel local, regional, nacional e internacional, asimismo dedicados a la actividad acuícola y por otro lado se considera la oferta de turismo naturaleza-aventura en sus diversas modalidades.

3. CONEXIÓN DE RUTA AREQUIPA-CUSCO-PUNO.

Con la propuesta del corredor turístico, Arequipa, Cusco, Puno, se podrá tener acceso al vecino país del Brasil con disminución de muchos kilómetros, de la vía ya existente (ver mapa) Asimismo se articularia con el corredor turístico de Cusco.

El Cañón del Colca es una atracción turística, que urge la diversificación de corredores turísticos con las Regiones de Puno, Arequipa, por lo que se propone la DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA "LA HABILITACIÓN Y ASFALTADO DE LA CARRETERA DE INTEGRACIÓN INTERREGIONAL LLALLI-OCUVIRI-CONDOROMA-CALLALLI-SIBAYO-CHIVAY".





Es decir que de acuerdo a las características de la carretera, el principal beneficio cuantificable con el mejoramiento de la infraestructura vial, es el ahorro de los usuarios de la carretera al operar sus vehículos en una vía en mejores condiciones de transitabilidad, los beneficios exógenos que estas generaran reflejado en la disminución de los costos de operación con respecto a la carretera en condiciones actuales, se consideraría que son la reducción de accidentes, en cuanto a los beneficios indirectos, estaríamos puntualizando que este proyecto estimulara mejoras en las condiciones en el acceso para la prestación de los servicios de salud, educación, comunicación, acceso a información y generación de empleo en actividades económicas colaterales como: comercio, transporte, agricultura, ganadería, pesquería, turismo y otros servicios, que contribuirán a mejorar el nivel de vida de la población del área de influencia.

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

La presente iniciativa legislativa de estar vigente no modifica ni contraviene a la Constitución Política del Perú ni otra normatividad vigente, por el contrario busca habilitar y asfaltar la carretera de integración interregional "llalli-ocuviri-condoroma-callalli-sibayochivay", para generar un incremento del nivel socioeconómico, teniendo en cuenta que los distritos mencionados tiene el potencial de ser zonas agrícolas, ganaderas y turísticas por excelencia.

Lima, septiembre de 2017



RUTA ASFALTADA 
RUTA INTEGRACION INTER REGIONAL 
RUTA CON INTERVENCION DEL GORE-PUNO 

 3 h 16 min
 100 km