



CARLOS JAVIER ZEBALLOS MADARIAGA
Congresista de la República

Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho



LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PUBLICA Y PREFERENTE INTERÉS NACIONAL AUTORIZAR LA CONSTRUCCIÓN Y FUNCIONAMIENTO DE UN AEROPUERTO DENOMINADO "APU CHOQUEQUIRAO" EN EL DISTRITO DE CURAHUASI, PROVINCIA DE ABANCAY, DEPARTAMENTO DE APURÍMAC.

Los Congresistas de la República del Grupo Parlamentario Podemos Perú, a iniciativa del congresista CARLOS JAVIER ZEBALLOS MADARIAGA, en ejercicio de las facultades que se les confiere en el artículo 107° de la Constitución Política del Estado, concordante con los artículos 22° inciso c), 67°, 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, del Reglamento del Congreso de la República, proponen la siguiente:

El congreso de la República
Ha dado la siguiente Ley:

FORMULA LEGAL

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PUBLICA Y PREFERENTE INTERÉS NACIONAL AUTORIZAR LA CONSTRUCCIÓN, Y FUNCIONAMIENTO DE UN AEROPUERTO DENOMINADO "APU CHOQUEQUIRAO" EN EL DISTRITO DE CURAHUASI, PROVINCIA DE ABANCAY, DEPARTAMENTO DE APURÍMAC.

Artículo 1. Objeto de la Ley.

La presente Ley tiene por objeto declarar de necesidad publica y preferente interés nacional obtener la autorización para la construcción y funcionamiento de un aeropuerto con la denominación de "Apu Choquequirao" ubicado en el Distrito de Curahuasi, Provincia de Abancay, Departamento de Apurímac.

Artículo 2°. Acciones a implementar

El Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones deberá priorizar las acciones necesarias para facilitar la construcción, implementación, equipamiento y funcionamiento del aeropuerto "Apu Choquequirao", a fin de garantizar que las actividades operacionales, técnicas y administrativas brinden el servicio de transportes aéreo, control de pasajeros, equipajes, concretando los tramites de certificación de las aeronaves que cubran la ruta Lima – Abancay y viceversa.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL.

ÚNICA. - La presente Ley entrara en vigor al día siguiente de su publicación en el diario oficial "El Peruano".

Lima, 14 de mayo del 2024

Congreso de la República
José Alberto Arriola Tuero
Congresista



Firmado digitalmente por:
ZEBALLOS MADARIAGA Carlos
Javier FAU 20161740120 soft
Motivo: Soy el autor del
DOCUMENTO FIRMADO DIGITALMENTE
CARLOS JAVIER ZEBALLOS MADARIAGA
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

Francis Porceda E.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTO DE LA PROPUESTA

La iniciativa legislativa tiene como antecedente las acciones que vienen desarrollando el señor alcalde Gorky León Ojeda, quien desde el 11 de enero del 2024 viene promoviendo la autorización para la construcción de un aeropuerto con la denominación de "Apu Choquequirao", el mismo que estará ubicado en el Distrito de Curahuasi; debido a la necesidad de la población de posicionar como destino turístico al sitio arqueológico considerado como el segundo Machu Picchu.

Como data se tiene que el 3 de mayo de 1855 se crea la capital del Distrito de Curahuasi por Ley 12301, con una superficie de 817,98 km², el cual cuenta con recursos potenciales en turismo, minería, agricultura, hidroeléctrica, arqueológicos, culturales y ecológicos entre otros, actualmente reconocido mundialmente como la capital del Anís. Por su ubicación estratégica forma parte del nuevo corredor turístico Cusco, Ancahuasi (Killarumiyoc), Limatambo (Tarawasi), Saywite y Choquequirao.

Cabe destacar que el Distrito de Curahuasi constituye el territorio estratégico para la Macrorregión Sur del Perú, está conformada por las Regiones: Arequipa, Apurímac, Cusco, Moquegua, Puno y Tacna., por su posición geoestratégico respecto al emplazamiento seleccionado el futuro Aeropuerto denominado "Apu Choquequirao" Este proceso constituye una oportunidad para la región de Apurímac, especialmente en relación al aumento del intercambio comercial y las innovaciones que puede traer la inserción extrema mediante la entrada de nuevos capitales y tecnologías vinculados con las industrias de turismo y la minería.

Una de las características más resaltantes del distrito de Curahuasi, es la conectividad vial accidentada por la orografía entre sus comunidades, distritos, provincias y las Regiones de la Macrorregión Sur, lo cual limita de manera significativa el intercambio comercial, la productividad y la conectividad terrestre debido a los constantes deslizamientos, huaycos, la demora del transporte pesado, un solo carril de ida y de vuelta para los corredores logísticos (minero, transporte de combustibles, turísticos y otros como emergencias) el cual a los miles de usuarios nos toma más de 24 horas para llegar a la Ciudad de Curahuasi, y más tiempo para la región de Cusco, el cual es muy costoso y riesgoso movilizarse a treves de este medio.

El costo real del pasaje vía terrestre desde Lima a Curahuasi se estima de acuerdo con la tabla comparativa N° 1:

Tabla N° 1: Comparación de costos y riesgos en el transporte terrestre y aéreo.

Comparativo de costos y riesgos entre el transporte terrestre y aéreo							
Costo de pasaje Terrestre Bus cama				Costo de pasaje aéreo			
Descripción	Tiempo	riesgo	costo S/.	Descripción	Tiempo	riesgo	costo S/.
Lima a Curahuasi	24 horas	alto	150	Lima a Curahuasi	1.30 hora	cero	300
Taxi			20	Taxi			60
Alimentos			55	Alimentos			0
Días de trabajo X Día S/ 63.66	2	alto	127.32	Días de trabajo X Día S/ 63.66	0	cero	0
Para reincorporarse al trabajo	1	alto	63.66	Para reincorporarse al trabajo	0	cero	0
Asaltos, accidente, derrumbes y huaycos				Asaltos, accidente, derrumbes y huaycos			
Costo Total por viajar por Bus Cama			415.98	Costo Total por viajar por Avión			360

Fuente: Elaborado por la Gerencia Municipal Distrital de la Municipalidad Distrital de Curahuasi.¹

Datos tomados, según el Instituto Nacional de Estadística de Informática (INEI) y las empresas de transportes, el ingreso promedio de los trabajadores en Lima Metropolitana durante el 2023 fue de S/ 1909.8 al mes, costo por día laborable es igual a S/ 63.66 soles, el costo del pasaje bus cama S/150 soles para una persona, tiempo estimado promedio de viaje 24 horas y si hay derrumbes, accidentes huayco y otros, costo de alimentos una cena S/ 15 soles mas un desayuno S/ 10 soles, dos almuerzos S/30 soles, mas taxi S/ 20 soles.

Por otro lado, respecto a las infraestructuras aeroportuarios limitados igualmente los vuelos a la región Apurímac, en la actualidad restringido, igualmente las frecuencias, en vista de ello se expone la situación aeroportuaria en la tabla comparativa N° 2:

Tabla N° 2: Situación aeroportuaria en la Región Apurímac.

Infraestructura Aeroportuario de la región Apurímac							
Nombre Aeródromos	altitud m. s.n.m	Longitud	Año de construcción	Localidad	Entidad	OACI	Situación actual
Aeropuerto de Huanacopampa	3,898	1200m	1920	Comunidad de Huanacopampa	Empresa Minera	SPPP	
Aeropuerto de Soccallaccasa	3,966	800m	2010	Tamburco Curahuasi	Region de Apurímac	No Regist.	
Aeropuerto de Andahuaylas	3,444	2800m	1964	CP. Huínchos	CORPAC	SPHY	Limitado Emerg.

Fuente: Elaboración propia – CORPAC años 2013 y 2020.

La evolución del tráfico de pasajeros en los principales aeropuerto y aeródromos operados por CORPAC, entre los años 2013 y 2020, el tráfico total de

¹ Análisis situacional del Informe de evaluación de identificación de emplazamiento del futuro aeródromo "Apu Choquequirao" en el distrito de Curahuasi

El proyecto del futuro aeropuerto autodenominado "Apu Choquequirao" sería realizado en tres fases comprendiendo la primera en el movimiento de tierra, que marca el inicio y desarrollo de los puntos mencionados donde se pretende desarrollar el diseño y la construcción que involucra todas las actividades inherentes al lado aire y lado tierra, y por último la implementación de equipamiento y recategorización, con el objetivo de garantizar las operaciones aéreas de manera segura y eficiente.

Según los primeros resultados de los Censos Nacionales 2017, la población censada asciende a 405 mil 759 personas, 200 mil 801 hombres (49.49%) y 204 mil 958 mujeres (50.51%), vale decir que en el departamento de Apurímac existen 4 mil 157 mujeres mas que hombres.

Se considero una población de las provincias de Abancay, Anta, Antabamba, Aymaraes, Grau y La Convención, conforme se muestra en tabla comparativa N° 5:

Tabla N° 5: Crecimiento poblacional por departamento y provincias importantes.

DEPARTAMENTOS	PROVINCIAS	2007	2017	2021	2023	2025
Apurímac	Abancay	96064	110520	116894	120218	123636
	Antabamba	12267	11310	10948	10772	10598
	Aymaraes	29569	24307	22474	21611	20780
	Grau	25090	21242	19873	19223	18593
Cusco	Anta	54828	56206	56767	57049	57333
	La convención	166833	147148	139940	136470	133086
Población Total:		384651	370733	366898	365343	364027

Fuente: Elaborado por la Gerencia Municipal Distrital de la Municipalidad Distrital de Curahuasi.²

Se consideraron los distritos de Curahuasi, Cachora, Tanburco, Abancay, las provincias que pertenecen al Cusco por su cercanía al futuro aeropuerto "Apu Choquequirao" son considerados para el estudio de la demanda: Santa Teresa, Mollepata y Limatambo como se aprecia en la tabla comparativa N° 6:

Tabla N° 6: Estudio de la demanda de crecimiento poblacional por provincias.

PROVINCIAS	DISTRITOS	2007	2017	2021	2023	2025
Abancay (Apurímac)	Curahuasi	13626	16223	17395	18013	18653
	Cachora	2104	2541	2740	2846	2955
	Tamburco	7353	10861	12695	13725	14839
	Abancay	51035	69028	77891	82741	87892
La convención (Cusco)	Santa Teresa	6999	5972	5605	5430	5260
Anta (Cusco)	Mollepata	2901	3111	3199	3244	3290
	Limatambo	9076	7255	6633	6343	6065
Población Total:		93094	114991	126159	132341	138954

Fuente: Elaborado por la Gerencia Municipal Distrital de la Municipalidad Distrital de Curahuasi.³

² Idem

³ Op. Cit.

En la actualidad el transporte aéreo comprende una importante rama del transporte a nivel mundial, siendo el sector más regulado y controlado de todos, con su incorporación al mundo moderno en el siglo XX numerosas posibilidades de desplazamiento se hicieron reales. Acortó las distancias en todo el planeta Tierra y disminuyó significativamente el tiempo requerido para viajes de larga distancia.

El transporte aéreo es quizá el de mayor alcance en cuando a distancias recorridas. Es capaz de pasar por encima de mares, continentes y accidentes geográficos de todo tipo, pero al mismo tiempo es el más costoso y el que mayor inversión en tecnología requiere.

Desde la invención de los primeros prototipos de avión a inicios del siglo XX, el transporte aéreo fue una de las formas de transporte humano que más velozmente se desarrolló. Los primeros pasos en esa dirección fueron dados durante la Primera Guerra Mundial, como parte de las estrategias de ambos bandos para desembarcar tropas de manera más rápida y efectiva.

Las ventajas del transporte aéreo son claras: abarcar enormes distancias de manera rápida y eficiente, conectando regiones alejadas, superando obstáculos geográficos (precipicios, montañas, etc.) así como lagos, mares u océanos, en vuelos parciales o totales, dependiendo distancia y recarga de combustible.

Esto hace que sea la mejor forma de trasladarse para una persona que viaja con pocos objetos, e incluso para cantidades relativamente moderadas de bienes, en comparación con la capacidad de barcos, trenes u otros vehículos de carga.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones como órgano rector tiene entre otras, la función del promover y proporcionar infraestructura vial, aérea y acuática en el ámbito de su competencia; asimismo velar que estos servicios se brinden de forma eficiente, segura y sostenible; además, específicamente en el transporte aéreo, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, verifica el cumplimiento de la regulación de las líneas aéreas comerciales; así como el funcionamiento adecuado del aeropuerto, tanto para promover la industria como el funcionamiento adecuado de aeródromos, tanto para promover la industria turística como para garantizar la seguridad de los pasajeros.

El inciso h), del artículo 4 de la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú 1, señala que es uno de los objetivos de la aeronáutica civil, Fomentar la creación y desarrollo de aeródromos públicos y privados, otorgando las facilidades que sean convenientes para este propósito.

II. MARCO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- Ley 27783, Ley de Bases de la Descentralización
- Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil.
- Decreto Legislativo 1252, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de inversiones.

2.1. REGIÓN APURÍMAC

La región Apurímac formaba parte del territorio de Los Chancas, aguerridos enemigos de los incas que lograron dominar además Ayacucho y Huancavelica. Cuando intentaron extender sus dominios hacia el Cusco fueron derrotados por el Inca Pachacútec, quien posteriormente anexo al Tahuantinsuyo lo que hoy es Apurímac. Durante los años de la Colonia, las tierras y minas de Apurímac atrajeron a nuevos habitantes quienes fundaron algunos de los pueblos que se conservan hasta estos días.

El departamento de Apurímac, creado el 28 de abril de 1873, presenta una geografía abrupta, formada por valles estrechos y profundos, con impresionantes abismos, frías mesetas y altas cumbres. Resalta el gran Cañón del Apurímac, que marca el límite con la región Cusco. Con siete (7) provincias como son Abancay, Andahuaylas, Chincheros, Grau, Cotabambas, Aymaraes y Antabamba, y 84 distritos.



PROVINCIAS	CAPITAL	Nº DE DISTRITOS
ABANCAY	ABANCAY	9
ANDAHUAYLAS	ANDAHUAYLAS	20
ANTABAMBA	ANTABAMBA	7
AYMARAES	CHALHUANCA	17
COTABAMBA	TAMBOBAMBA	6
CHINCHEROS	CHINCHEROS	11
GRAU	CHUQUIBAMBILLA	14



Con una población de total de 405.759 según el censo poblacional del año 2017.

CUADRO Nº 2.1
APURÍMAC: POBLACIÓN CENSADA, URBANA Y RURAL Y TASA DE CRECIMIENTO PROMEDIO ANUAL, 2007 Y 2017

Año	Total	Población		Variación intercensal 2007-2017		Tasa de crecimiento promedio anual	
		Urbana	Rural	Urbana	Rural	Urbana	Rural
2007	404.190	134.120	270.070				
2017	405.759	185.964	219.795	51.831	-50.282	3,3	-2,0

Fuente: INEI - Censos Nacionales de Población y Vivienda 2007 y 2017.

2.2. COMPLEJO ARQUEOLÓGICO DE CHOQUEQUIRAO

La hipótesis más aceptada sobre la construcción de Choquequirao sostiene que esta se hizo entre la segunda mitad del siglo XV y primeras décadas del XVI, cuando los incas iniciarían la conquista de nuevos territorios en la Región del Antisuyo, zona habitada por indios antis.

Desde entonces fue una importante ciudadela que cumplió funciones no solo políticas y sociales, si no también económicas, convirtiéndose en eje de un fluido intercambio de productos entre la costa y la sierra. Las primeras menciones sobre Choquequirao datan de las primeras expediciones tras la conquista. Se dice en las crónicas que era una ciudad antigua y que ya estaba despoblada y abandonada (Geografía del Perú Virreynal, siglo XVIII). Entre los viajeros que visitaron Choquequirao en los siglos XIX y XX, están Eugene de Sartiges (1834), Leonce Angrand (1854) y Hiram Bingam (1909, 1911).

Choquequirao, cuyo nombre en quechua significa "Cuna de oro", se ubica en el distrito de Santa Teresa, en Cusco. Se ubica a 3,048 metros sobre el nivel del mar, en las estribaciones del nevado Salcantay, al norte del valle del río Apurímac, en la cordillera de Vilcanota. Abarca un amplio territorio en el que se ubican más de 30 sitios arqueológicos. Corresponde a una ciudadela inca conformada por varios sectores con funciones diversas, que se comunicaban con la plaza principal mediante calzadas peatonales. Los vestigios muestran que la ciudadela fue abandonada súbitamente y comprende templos, viviendas reales y populares, depósitos o qolqas, kallancas, ushno ceremonial, talleres, fuentes y

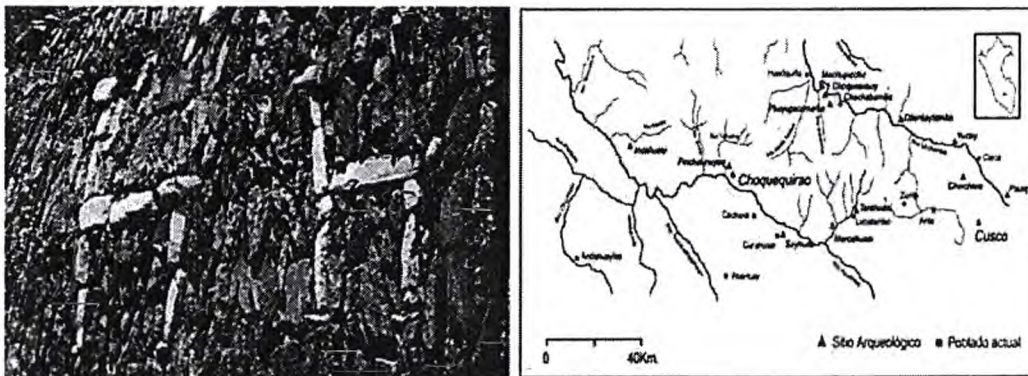
canales, andenerías de cultivo, dormitorios para mitimaes y personas en tránsito y residencia para una población permanente de agricultores



La construcción de un aeropuerto cercano al centro arqueológico de Choquequirao traería una fuerte demanda de los turistas que data de una distancia aproximada de 18,9 Km y por tierra de 40 minutos, lo cual sería muy atractivo usar esta ruta que permite estrechar los tiempos para llegar a este centro arqueológico conocido a nivel mundial, tal como se puede observar en la figura siguiente

Las ventajas u oportunidades del oportuno incremento de la demanda, son que el Complejo Arqueológico de Choquequirao se va haciendo conocido junto con otros destinos complementarios y de mucho valor, como en el cañón del Apurímac y los bosques nativos aledaños, que poseen impresionantes paisajes y una gran variedad de Flora y Fauna atractivas para los observadores de la naturaleza, como aves, insectos, serpientes, osos de anteojos, zorros, pumas, también los admiradores de los Cóndores y quienes realizan pesca deportiva. Para los amantes de la alta montaña tenemos el "Santuario Nacional del Ampay", que nos brinda también bosques nativos, animales salvajes e impresionantes paisajes de glaciares y montañas rocosas.

Con su aprobación, se logrará forjar un impacto económico considerable en las regiones de Cusco y Apurímac, aunado a las intervenciones para la puesta en valor del conjunto arqueológico de Choquequirao, que han influido positivamente en la presentación del conjunto como atractivo turístico, mejorando la conectividad, adecuando los caminos y vías de acceso tanto externa como interna del complejo.



El complejo arqueológico monumental de Choquequirao fue elegido recientemente por la prestigiosa publicación internacional National Geographic como uno de los cinco destinos de aventura imperdibles para el turismo mundial en el 2023, a pesar de solo existir dos vías por las que necesariamente hay que transitar a pie, lo que convierte el ascenso en todo un desafío físico y mental. También es considerado como otra de las obras maestras de la arquitectura y la ingeniería inca, similar a la majestuosa ciudadela inca de Machu Picchu. Debido a ello siempre está presente en las selectas listas de lugares ideales para visitar en el mundo.



El interés de hacer realidad la construcción un aeropuerto se debe a la necesidad de contar con un medio de transporte aéreo, lo que devendría en un mayor flujo de turistas que impulsará Choquequirao demandará los servicios de nuevos hoteles, agencias de viaje, restaurantes, servicios de gastronomía, mayor número de guías, más cantidad de buses, taxis, "sprinter"⁴, entre otros, así como

⁴ Sprinter, derivado de sprint, puede referirse a una persona que participa en ciclismo especializado en carreras de velocidad, pero también es una cadena de tiendas de deporte de mediana superficie.

también atraerá las inversiones para la capital del departamento de Apurímac y la macro región sur.



Por ello, es que tiene una importante relevancia social y económica, debido a la necesidad de cubrir la necesidad de la demanda de carga y pasajeros para el bienestar de la población lugareña, estrechando los tiempos de conectividad aérea entre los pueblos alejados, lo que brindara un desarrollo sostenible al crecimiento poblacional del lugar y mejora de la de infraestructura complementaria de uso poblacional,

En la Provincia de Andahuaylas se cuenta con un aeródromo que empezó sus operaciones en el año de 1964 autorizado por el Ministerio de Transportes, que recibió vuelos comerciales regularmente, sin continuidad o permanente servicio, es así que, en noviembre del 2018, no hubo ninguna aerolínea que realice vuelos comerciales regulares. LC Perú fue la última en operar, Star Perú anuncio a finales de 2019 que retomaría esta ruta.

Durante el 2020 también hizo anuncios en varias oportunidades, sin embargo, no llegó a concretarse. Luego de trabajos de resane, el 5 de diciembre de 2023, el aeródromo fue finalmente habilitado para vuelos humanitarios, militares y de emergencia. En la ceremonia de reapertura, el ministro de Transportes y Comunicaciones, Raúl Pérez Reyes, señaló que los vuelos comerciales se concretarán desde abril de 2024, sin embargo, hasta el día de la fecha no se tiene ningún vuelo a la provincia de Andahuaylas de la región Apurímac.

Los ciudadanos de Apurímac, para trasladarse hacia las otras Regiones y a la Capital de Lima, lo realizan por medio del transporte público terrestre (buses), iniciando desde la ciudad Abancay, Aymaraes con destino a Ayacucho, Ica y finalmente Lima, con una duración de doce (12) a dieciséis (16) horas de viaje, de igual forma de las Provincias de Andahuaylas y Chincheros, viajan vía terrestre en

los buses interprovinciales con destino a Lima, para ello pasan por las regiones de Ayacucho, Huancavelica e Ica, viaje de doce (12) a dieciséis (16) horas, pasando peripecias en trayecto y más horas de viaje por embates de la naturaleza como son las nevadas, caída de huaycos y otros sucesos naturales.

La construcción del aeropuerto permitirá el crecimiento del desarrollo económico, principalmente turístico (Choquequirao) y cultural de la zona, que marcará un hito importante para el relanzamiento del desarrollo de la región Apurímac, dinamizará la economía local y regional.

Otros sucesos paralelos, como la limitación de ingresos al Camino Inca a Machupicchu, mediante la implementación del reglamento de uso turístico de la red de caminos inca del santuario histórico de Machupicchu; así como la estricta calificación a los operadores autorizados para operar esta ruta, han derivado la demanda de un mercado existente y especializado en turismo de aventura, a otras rutas, entre ellas, la ruta Cachora – Choquequirao - Cachora, generando un incremento en el flujo turístico hacia la zona.

Este corredor, esta caracterizado por un conjunto de atractivos naturales y culturales, con alto potencial para el desarrollo de diversos circuitos y alternativas de Turismo; como el turismo de aventura, el ecoturismo, el turismo vivencial o participativo, turismo de montaña, y otros de interés especial y demanda creciente, como la observación de aves, en especial cóndores y otras especies de fauna silvestre, orquídeas, bosques y flora nativa, entre otros. En esta zona, el eje de las visitas turísticas son los viajes al Centro Arqueológico de Choquequirao.



Para llegar a este destino es necesario caminar por lo menos 4 o 5 días de ida y vuelta, desde Cachora y retornando a la misma, por lo que se le denomina un destino de Turismo de Aventura. También es posible caminar desde Mollepata, desde la Hidroeléctrica de Machupicchu o desde Huancacalle, siendo estas caminatas de 7 o más días, las cuales están fuera del mercado masivo de turismo de aventura, aunque no descartadas como alternativas, ya que los turistas de Aventura usualmente solo tienen tiempo para realizar actividades de 4 o 5 días.

En virtud de ello, la implementación y puesta en operación del proyecto Choquequirao generará una demanda de visitantes al Parque Arqueológico del mismo nombre, elevando la demanda de visitantes y las actividades conexas en beneficio de la población local originando un mayor número de empleos directos e indirectos para los departamentos de Cusco y Apurímac.

Asimismo, en el marco del II Consejo de Estado Regional, en el que participaron especialistas del MEF, Mincetur, Proinversión, Provias Cusco (MTC), Gercetur, Minsa, Plan Copesco Cusco, del Área de Conservación Ambiental y la Mancomunidad Municipal Amazónica de la Provincia de La Convención, se informó del avance del proyecto, además de las iniciativas que ayudarán en el desarrollo de las provincias de Anta y La Convención y los distritos de Mollepata y Santa Teresa, en la región Cusco.

Muchos de los pobladores interesados en involucrarse en el proyecto Ecoturístico, están ya comprometidos en la conservación y cuidado de sus recursos. Algunos están también dispuestos a invertir en infraestructura para brindar servicios turísticos, pero esperan poder resolver problemas de saneamiento físico legal de sus propiedades, así como ser capacitados en las diferentes especialidades de la actividad.

Durante el desarrollo de talleres participativos con pobladores y autoridades de los cuatro distritos involucrados, entrevistas con actores vinculados a la actividad turística y el análisis de información secundaria, se identificaron muchas causas y factores que no permiten un desarrollo adecuado de la actividad y la consolidación del circuito como un destino elegible para atraer un mayor número de visitantes.

Aunque se observa un crecimiento sostenido de los flujos hacia la zona, el desarrollo no planificado de los programas turísticos, no favorecen a la sostenibilidad de la actividad turística en las localidades en mención ni atrae las inversiones privadas al corto y mediano plazo, pese a que el número de visitantes está muy lejos de alcanzar niveles suficientes para atraer inversiones privadas que contribuyan a dinamizar la economía local, es evidente la carencia y escasez de servicios adecuados como hospedaje, restaurantes, medios de transporte, e infraestructura básica, no se cuenta con un programa de mantenimiento de las vías que hagan accesibles los demás atractivos existentes en el circuito y los pobladores de la zona no tienen afianzados sus conocimientos para convertirse en potenciales recursos humanos empleables en servicios conexas, o potenciales microempresarios que desarrollen adecuadamente el comercio de productos y artesanías.

Los intentos aislados de autoridades locales, organizaciones, instituciones del estado y sociedad civil se traducen en la ausencia de planes y programas

orientados al desarrollo de la actividad turística, pues las escasas coordinaciones entre actores e involucrados no posibilitan intervenciones concertadas que generen el impulso necesario para el crecimiento sostenido de la actividad, no existe un programa de promoción integrador que articule esfuerzos y promueva un desarrollo planificado de la actividad, empezando porque la normatividad vigente no permite la protección adecuada de los recursos turísticos, y la ausencia de reglamentos y protocolos no permiten la regulación de los servicios para garantizar una calidad adecuada, considerando que el flujo de extranjeros viene creciendo y basan la satisfacción de sus demandas en estándares internacionales.

Es importante mencionar que debido a la estricta calificación y selección de los operadores autorizados a operar en la RCI-SH MP, muchos operadores que no cumplan con los requisitos mínimos de orden empresarial, social y ambiental, han encontrado la ruta a Choquequirao, como una alternativa para el desarrollo informal de sus actividades, poniendo en riesgo los recursos culturales y naturales del Parque Arqueológico de Vilcabamba y sus áreas circundantes

III. IMPORTANCIA DE UNA LEY DECLARATIVA

Es importante mencionar, que las normas declarativas son aquellas que declaran un estado jurídico. Aunque no contienen un mandato o un deber y mucho menos otorgan una facultad, son indispensables para que el destinatario pueda ser titular activo o pasivo de las normas jurídicas. Este tipo de normas son las que el Congreso de la República ha emitido en un número importante, con la finalidad de llamar la atención sobre determinados actos u obras de infraestructura que, a su juicio, deberían ser programados y priorizados para su ejecución por los distintos niveles de gobierno; sin que ello signifique invadir sus competencias constitucionales y legales.

Por lo que la propuesta de la Construcción, implementación y funcionamiento del aeropuerto "Apu Choquequirao" en el distrito de Curahuasi, provincia de Abancay, departamento de Apurímac, es un justo derecho de la población Apurimeña, que garantice el desarrollo económico, turístico, cultural de la Región, cuenta con varios recursos turísticos a nivel regional que no son aprovechados o que generen economía.

Por la falta de un aeropuerto y que los turistas puedan realizar sus viajes desde la Ciudad de Lima hacia Abancay, y desplazarse vía terrestre hacia los lugares turísticos, para luego seguir la ruta turística hacia Cusco o Ayacucho, esta actividad generara movimiento económico en el distrito de Curahuasi, Abancay y en los lugares que tiene la riqueza cultural como las iglesias, puentes, casonas coloniales, andenerías, aguas termales, fechas festivas y entre otros.

En el aspecto de comercio, se beneficiarán las personas, pequeñas y medianas

empresarios, que se dedican a la venta de distintos productos, pudiendo recibir y enviar sus mercaderías, productos de forma casi inmediata acortando distancias y horas de traslado, generando una competencia en beneficio de la población que podrá adquirir a menor costo.

Respecto en salud, se salvarían vidas humanas en tiempo real se realizaría la referencia de pacientes con diagnóstico complejo, a los Hospitales Especializados sean de Lima, Cusco, Arequipa u otra región, que a la fecha se viene realizando la referencia de paciente en ambulancias vía terrestre, viajando varias horas, y en el transcurso de las horas de viaje se deteriora la salud del paciente.

Apurímac cuenta con proyectos mineros y considerado como reserva minera del País, liderando la cartera de proyectos mineros en etapas de exploraciones y explotación como son Minera Las Bambas, Anabí SAC y otros, por lo que vienen laborando personal profesional o mano de obra calificada, técnicos y obreros, con residencia de otras Regiones, para llegar a su centro de labor minero, realizan el viaje vía aéreo de Lima a Cusco, y luego trasladarse horas de viaje hacia Cotabambas, Grau, Andahuaylas, Antabamba.

Al construirse el aeropuerto se acortaría las horas de viaje y beneficio al desarrollo de la actividad minera consecuentemente la mejora de la economía de los pobladores del distrito y toda la región Apurímac, en el subdesarrollo y la pobreza y extrema pobreza.

La Construcción del Aeropuerto de Curahuasi, se propone como declarativa con la finalidad de llamar la atención a las autoridades de los tres niveles de gobierno como Locales, Regionales y Nacional, que puedan priorizar las gestiones para el logro de la construcción del ansiado aeropuerto, en beneficio de la población de la provincia de Abancay y la región Apurímac.

IV. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACION NACIONAL.

El proyecto de ley no modifica o deroga norma alguna del actual ordenamiento jurídico, debido a que es una ley declarativa que busca exhortar al Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones quien deberá priorizar las acciones necesarias para facilitar la construcción, implementación, equipamiento y funcionamiento del aeropuerto denominado "Apu Choquequirao", para garantizar que las actividades operacionales, técnicas y administrativas brinden el servicio de transportes aéreo, control de pasajeros, equipajes, concretando los trámites de certificación de las aeronaves que cubran la ruta Lima - Andahuaylas y viceversa.

V. ANALISIS COSTO - BENEFICIO

La propuesta legislativa propone ser una norma declarativa no implica generar gasto al erario nacional, teniendo como finalidad establecer una fórmula legal para declarar de interés nacional y preferente necesidad pública el proyecto de inversión pública y posterior construcción, implementación y funcionamiento del aeropuerto en el distrito de Curahuasi, Provincia de Abancay, Región Apurímac. Respecto al beneficio, se trata de una herramienta legal para que el Poder Ejecutivo pueda tomar medidas en beneficio de la población Apurimeña. Respeto al derecho humano a la vida y a la salud, las referencias de pacientes a otros Hospitales de alta complejidad se ahorrarían muchas horas de viaje y salvar vidas. Se impulsaría el turismo y otras actividades económicas de Curahuasi, Abancay - Apurímac.

VI. VINCULACION CON EL ACUERDO NACIONAL

Se encuentra alineada al Primer Eje Temático: Democracia y Estado de Derecho y enmarcada en la Trigésimo Cuarta Política de Estado, con ese objetivo, el Estado, con este objetivo el Estado: a. Garantizará su accionar en todos los ámbitos geográficos, bajo los principios de subsidiariedad y solidaridad, con la finalidad de lograr un desarrollo humano integral, equitativo y sostenible, la vigencia de los derechos y la igualdad de oportunidades en todo el territorio nacional. b. Conciliará el crecimiento económico y la competitividad con la equidad social y la sostenibilidad ambiental, articulando los usos diversos del territorio según sus capacidades, en un clima de convivencia armónica, valorando la identidad y diversidad cultural, impulsando la formalización de las actividades económicas y respetando la institucionalidad democrática y el Estado de derecho. c. Impulsará y consolidará ciudades sostenibles como centros dinamizadores del desarrollo urbano y rural, articuladas en razón de su jerarquía y de su complementariedad funcional y que promuevan corredores económicos abastecidos con redes de agua, energía, transportes y comunicaciones, a fin de facilitar procesos de innovación, cadenas de valor y oportunidades de inversión en actividades primarias, industriales y de servicios. D. Generará un sistema de información territorial integral articulado desde las entidades públicas y accesible a la ciudadanía, para converger a una visión global del territorio, sus relaciones, conectividad, funcionalidad y dinámicas que permita la adecuada toma de decisiones públicas y privadas. e. Impulsará la investigación aplicada a la realidad territorial y la innovación tecnológica orientada a resolver problemas estratégicos y al aprovechamiento de potencialidades para el desarrollo territorial. f. Adecuará la aplicación de las políticas de educación, salud y otras pertinentes, así como la capacitación de la población local, para favorecer la gestión y el aprovechamiento racional, diverso y productivo de los recursos del territorio, fortaleciendo el desarrollo descentralizado. g. Reducirá la vulnerabilidad de la población a los riesgos de desastres a través de la identificación de zonas de riesgo urbanas y

rurales, la fiscalización y la ejecución de planes de prevención. h. Fortalecerá las capacidades de gestión territorial en los diferentes niveles de gobierno, así como las instancias de la gestión integrada del territorio que permitan establecer controles, incentivos y demás mecanismos que contribuyan a prevenir, reducir, adaptar o revertir los efectos negativos del cambio climático y a remediar o compensar cuando sea el caso, los efectos negativos sobre los ecosistemas derivados de la ocupación y usos del territorio. i. Regulará e impulsará un proceso planificado de ordenamiento territorial multiescalar, intersectorial, intergubernamental, participativo, como una herramienta para la gestión integrada del territorio. j. Establecerá un sistema nacional de gestión territorial que permita armonizar los instrumentos técnicos y normativos para coordinar las políticas nacionales, sectoriales y los planes regionales y locales de desarrollo concertado y de ordenamiento territorial, que contribuya a implementar las prioridades nacionales, a fin de lograr la articulación entre los tres niveles de gobierno y con la participación de las instituciones representativas de la sociedad civil. k. Consolidará una división político-administrativa a partir de la conformación de regiones, y concluirá la demarcación de los distritos y provincias del país. l. Desarrollará las zonas de frontera integrándolas a las dinámicas socioeconómicas del país, así como a las de los países vecinos. m. Promoverá la creación e implementación de instrumentos fiscales y financieros para estimular buenas prácticas en la gestión del territorio y para garantizar una adecuada formulación e implementación de los planes de ordenamiento territorial que orienten la inversión pública y privada y las políticas sociales.

Lima, mayo del 2024