



MONTALVO CUBAS SEGUNDO TORIBIO

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"



PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PUBLICA E INTERES NACIONAL LA CONSTRUCCION DE LA TROCHA CARROZABLE DESDE EL CASERIO OPABÁN HASTA LA GRANADILLA, DISTRITO DE CHUQUIBAMBA, PROVINCIA DE CHACHAPOYAS, DEL DEPARTAMENTO DE AMAZONAS.

Los congresistas de la República que suscriben, miembros del Grupo Parlamentario Partido Nacional Perú Libre, a iniciativa del Congresista **SEGUNDO TORIBIO MONTALVO CUBAS** ejerciendo el derecho a iniciativa legislativa que les confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú; y, en concordancia con los artículos 22°, inciso c), 67, 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente Proyecto de Ley:

I. FORMULA LEGAL

El Congreso de la República,

Ha dado la Ley siguiente:



LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PUBLICA E INTERES NACIONAL LA CONSTRUCCION DE LA TROCHA CARROZABLE DESDE EL CASERIO OPABÁN HASTA LA GRANADILLA, DISTRITO DE CHUQUIBAMBA, PROVINCIA DE CHACHAPOYAS, DEL DEPARTAMENTO DE AMAZONAS.

Artículo 1. Declaratoria de interés nacional y necesidad pública

Declárese de necesidad pública e interés nacional la construcción de la trocha carrozable desde el Caserío Opabán hasta La Granadilla, Distrito de Chuquibamba, Provincia de Chachapoyas, Departamento de Amazonas, a fin de mejorar el traslado de los productos agrícolas, para mejorar la economía de los agricultores.

Artículo 2.- Justificación de la declaración de necesidad pública e interés nacional

La declaratoria de necesidad pública e interés nacional se justifica de la necesidad de:

- Permitir la conexión entre los productores de las distintas comunidades, caseríos, anexos y centros poblados, para el traslado de sus productos agrícolas.
- Contribuir al dinamismo económico del Caserío Opabán, Distrito de Chuquibamba, Provincia de Chachapoyas, Departamento de Amazonas.
- Promover el desarrollo socioeconómico a través de vías de conectividad de los distintos poblados dedicados a la agricultura.
- Contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de los pobladores dedicados a la agricultura, así como la de sus grupos familiares.

Artículo 3.- De la prioridad de las entidades ejecutivas pertinentes

Las entidades ejecutivas pertinentes priorizarán y dispondrán la ejecución del referido proyecto, hasta su culminación y uso beneficioso.

Lima, 14 de marzo de 2022.

SEGUNDO TORIBIO MONTALVO CUBAS
CONGRESISTA DE LA REPUBLICA

BERNARDO CANTO
SARMIENTO

VICTOR CUTILA CERNA
DNI: 04697085

ALEX FLORES R.

SILVANA ROBLES.

WALDEMAR JOSE CERRON ROJAS
Directivo Portavoz Titular
Grupo Parlamentario Perú Libre
CONGRESO DE LA REPUBLICA

Paul Gutierrez T.



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **06** de **abril** del **2022**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N°1603/2021-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:
1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.

.....
HUGO ROVIRA ZAGAL
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

I. MARCO NORMATIVO

1. Constitución Política del Perú.
2. Vigésima Primera Política de Estado, denominada Política de Desarrollo en infraestructura y vivienda, busca 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.(...) Con el objetivo de desarrollar la infraestructura del país, el Estado: elaborará un plan nacional de infraestructura identificando ejes nacionales de integración y crecimiento para desarrollar una red energética, vial, portuaria, aeroportuaria y telecomunicaciones, que permita fluidez en los negocios y en la toma de decisiones.
3. Vigésima Tercera Política de Estado, denominada Política de desarrollo agrario y rural, busca impulsar el desarrollo agrario y rural del país, que incluya a la agricultura, ganadería, acuicultura, agroindustria y a la explotación forestal sostenible, para fomentar el desarrollo económico y social del sector.
4. Ley N° 30355, Ley de Promoción y Desarrollo de la Agricultura Familiar, se establece las responsabilidades del Estado en la promoción y desarrollo de la agricultura familiar.
5. Decreto Supremo N° 007-2019-MINAGRI Plan Nacional de Agricultura Familiar 2019 - 2021.
6. Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
7. Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
8. Decreto Supremo N° 034-2008-MTC, Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial.



II. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

II.1 ANTECEDENTES:

En algunas zonas rurales de nuestro país, en pleno siglo XXI, como sucede en el departamento de Amazonas, no cuentan con trocha carrozable, que faciliten a los agricultores transportar sus productos agrícolas, realizando el traslado de sus productos en caballos y burros, que además sirve para la comunicación de los pueblos alejados, y que las trochas carrozables servirían para el incremento del desarrollo económico y social de los pueblos alejados.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones publicó el Manual de Carreteras, señalando que: Trochas Carrozables, son vías transitables, que no alcanzan las características geométricas de una carretera, que por lo general tienen un IMDA menor a 200 veh/día. Sus calzadas deben tener un ancho mínimo de 4,00 m, en cuyo caso se construirá ensanches denominados plazoletas de cruce, por lo menos cada 500 m. La superficie de rodadura puede ser afirmada o sin afirmar.¹

Como sabemos las carreteras son el enlace y eje de desarrollo entre los pueblos del Perú, principalmente, las de penetración hacia los pueblos alejados y las áreas eminentemente agrícolas, por lo que es necesario la construcción de la trocha carrozable, desde el Caserío Opabán hasta el lugar denominado La Granadilla que no

¹ http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_3580.pdf

cuenta con vías de acceso, por tal razón, la Municipalidad Distrital de Chuquibamba, la Municipalidad Provincial de Chachapoyas, el Gobierno Regional de Amazonas y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones por intermedio de Pro Vías Descentralizado, como instituciones responsables de promover el desarrollo en los pueblos y obedeciendo a lineamientos de una política de mejoramiento de las vías de accesos, tienen la obligación moral de iniciar los estudios técnicos necesarios para ejecutar posteriormente la construcción de la trocha carrozable en dicho caserío, que tiene una longitud aproximada de 5.50 km, y darle calidad de vida a las familias asentadas en dicho caserío, que se dedican a la agricultura.

El artículo 1 de la Constitución Política del Perú señala: "La defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado". El artículo 10 de la Carta Magna prescribe que: "El Estado reconoce el derecho universal y progresivo de toda persona a la seguridad social, para su protección frente a las contingencias que precise la ley y para la elevación de su calidad de vida; en concordancia con los que prescribe los artículos 44 y 58 de la Constitución Política del Perú, precisando que el artículo 44 señala: "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 que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación. (...)"; precisando que el artículo 58 de la Carta Magna señala: "La iniciativa privada es libre. Se ejerce en una economía social de mercado. Bajo este régimen, el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de producción de empleo, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura."



Amazonas es el Departamento con menor kilometraje de carretera asfaltada, así como carece de trochas carrozables en zonas rurales agrícolas, relegándola y retrasando su desarrollo e interconexión entre sus siete provincias, sus distritos, centros poblados, caseríos, anexos y comunidades nativas, y con el resto del país. La única y principal vía asfaltada es la carretera de penetración a la selva hoy lleva el nombre de Fernando Belaunde Terry, en reconocimiento a su impulsor de ésta formidable vía. La Vía Fernando Belaunde Terry atraviesa transversalmente el territorio amazónico de oeste a este, su ejecución inyectó un aporte muy sustancial a las actividades comerciales, agrícolas y pecuarias en el territorio amazonense, a excepción de la Provincia de Condorcanqui. La necesidad de fortalecer, rehabilitar y construir adecuadas vías de acceso a esta carretera troncal es de necesidad impostergable por cuanto hay exigencia de la población agropecuaria, de contar con accesos totalmente operativos a la carretera de penetración Fernando Belaunde Terry, por cuanto deben tener facilidades para el desplazamiento de su producción a los principales centros de consumo tales como: Lima, Lambayeque, Piura, La Libertad, entre otros departamentos. En el caso del Caserío Opabán debido a la falta de adecuadas vías de comunicación en este caso falta de trocha carrozable, los productos como las frutas que abundan se pierden por la falta de conectividad, siendo necesario precisar que las adecuadas vías de acceso que se necesita servirán también para trasladar productos tales como: maíz, papa, palta, naranjas, chirimoya, nísperos, guayaba, entre otros productos, así como la ganadería.

Asimismo se debe tener en cuenta que debido a la falta de trocha carrozable que deben dar acceso a los terrenos agrícolas del Caserío de Opabán del Distrito de Chuquibamba, Provincia de Chachapoyas, Departamento de Amazonas, el traslado de sus productos agrícolas al mercado son realizados por caballos y burros hasta el lugar denominado la Granadilla, llegando los productos en mal estado, y debido a la

carencia de adecuadas vías de comunicación para el traslado de los productos agrícolas, repercuten en la economía de los agricultores al no poder trasladar en tiempo oportuno sus productos y que en muchos casos se malogran, precisando que los agricultores pertenecen a la población de pobreza y extrema pobreza en muchas familias y tienen bajo poder adquisitivo.

Que, es preciso señalar que en la actualidad la población agrícola del Caserío Opabán no cuenta con infraestructura vial, es decir no hay vías de acceso a los terrenos agrícolas para realizar el traslado adecuado y oportuno de los productos agrícolas a los distintos mercados y así obtener ingresos económicos en beneficio de sus familias. Se debe tener en cuenta que el Caserío Opabán tiene un potencial agrícola, su economía depende de la agricultura. Precisando además que en el Caserío Opabán producen papá, maíz, palta, chirimoya, nísperos, guayaba, entre otros; productos que deben ser trasladados de las distintas chacras a los lugares donde se puedan vender los productos, motivo por el cual es necesario habilitar la trocha carrozable en el mencionado caserío.

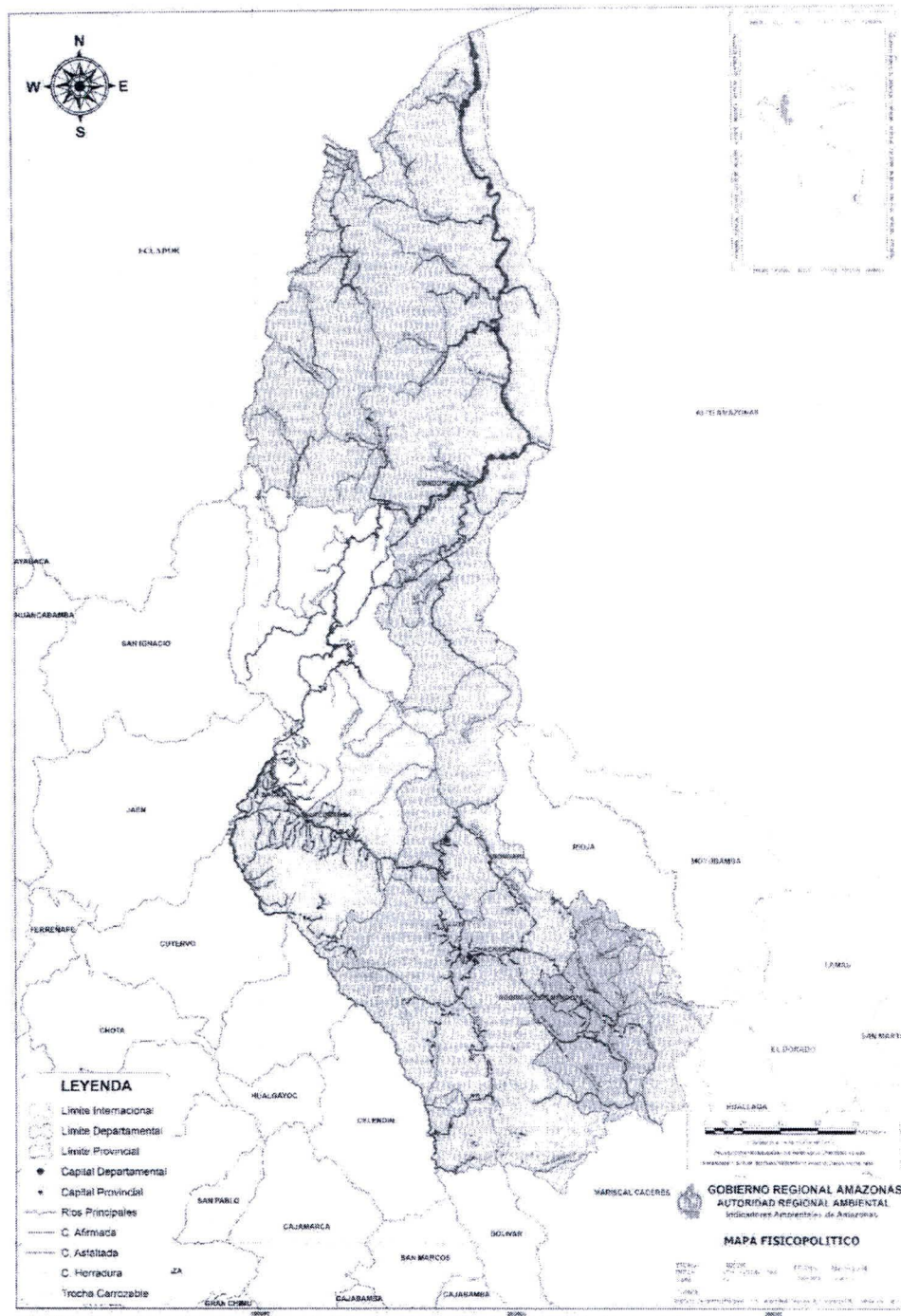
Se debe tener en cuenta que, hasta la fecha no, se proyectan ni ejecutan obras que permitan mejorar la calidad de vida de los agricultores que transitan desde Opabán hasta el lugar denominado La Granadilla, en ese sentido, existe una brecha casi imperceptible, como es, la interconexión vial, entre los distintos anexos, centros poblados, distritos y provincias, para facilitar el traslado de los productos agrícolas, así como facilitar un adecuado tránsito de la población.

El presente proyecto de ley tendrá una alta rentabilidad social, ya que, con la construcción de vías de acceso a los distintos terrenos agrícolas del Caserío de Opabán, mejorará la calidad de vida de cada familia dedicada a la agricultura, mejorando la economía, su traslado adecuado y oportuno de cada poblador a distintas comunidades, caseríos, centros poblados, distritos y provincias de nuestro departamento, facilitaran el traslado de los productos agrícolas, asimismo facilitaran el traslado de los niños y adolescentes a sus Instituciones Educativas en un menor tiempo, ya que en la actualidad los estudiantes para llegar a sus aulas educativas se trasladan caminando y utilizan varias horas para llegar a su centro de estudios.

En las imágenes del mapa fisicopolítico del departamento de Amazonas, así como el panorama satelital de las vías de transportes, que a continuación se insertan se podrán apreciar la importancia estratégica la interconexión entre los distintos caseríos, centros poblados, distritos y provincias dedicados a la agricultura que necesitan trasladar sus productos a distintos mercados y obtener mejores precios, el cual mejorará la calidad de vida de la población dedicada a la agricultura que en su mayoría se encuentra en pobreza y pobreza extrema, precisando que los caseríos, comunidades, anexos y centros poblados con problemas de conectividad suelen tener escasos ingresos económicos, nulo o poco comercio, limitado acceso a servicios, y la población dedicada a la agricultura y ganadería esperan que la construcción de la trocha carrozable mejore sus ingresos y calidad de vida. Es bueno recordar que el Departamento de Amazonas tiene abundante producción agrícola y pecuaria, cuenta con un potencial de desarrollo turístico por la fortaleza de Kuelap, las cataratas de Gocta y la Lejía, así como de sus paisajes naturales de gran valor, y por los ríos que cuenta su territorio; por lo que las zonas rurales de Amazonas esperan la presencia de El Estado para consolidarse en el aspecto productivo comercial y elevar la calidad de vida de sus pobladores, en especial de la población que se dedica a la agricultura.

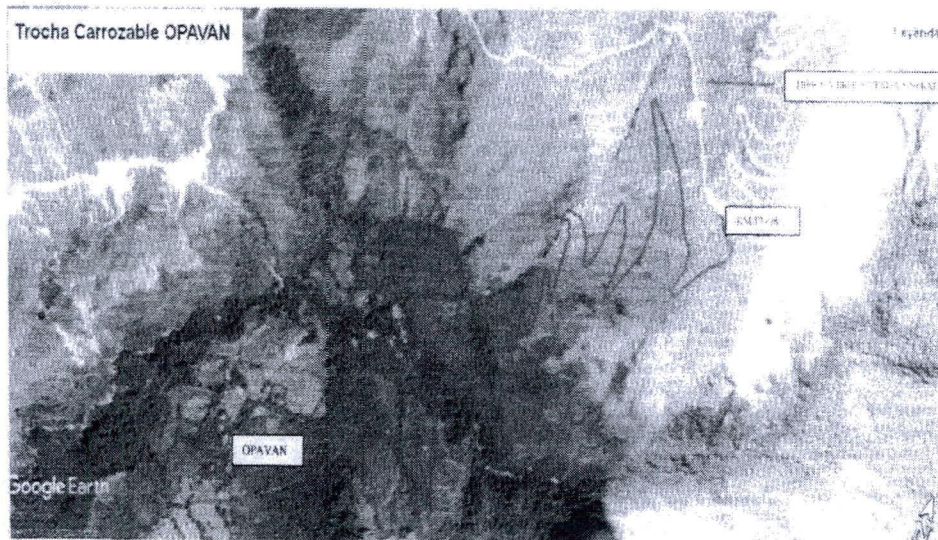


Grafico 1: Mapa fisicopolítico del departamento de Amazonas.



Fuente: Gobierno Regional de Amazonas.

Grafico 2: Panorama satelital de las vías de transportes



Fuente: Obtenida por Empresa AVC Infraestructuras EIRL, de Google Earth.

Por lo que merece una atención especial la construcción de la trocha carrozable desde el caserío Opabán hasta el lugar denominado La Granadilla, y que las familias que se encuentran asentadas reclaman su construcción por largos años, reclamos realizados a la Municipalidad Distrital de Chuquibamba, Municipalidad Provincial de Chachapoyas, y al Gobierno Regional de Amazonas; proyecto que desgraciadamente no se hace realidad, lo cual constituye un impedimento para el desarrollo agrícola de la zona y que la familias dedicadas a la agricultura tengan ingresos económicos para que tengan una calidad de vida.

II.2 JUSTIFICACION DE LA DECLARACIÓN DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERES NACIONAL

Es preciso señalar que la construcción de la trocha carrozable desde el Caserío Opabán hasta el lugar denominado La Granadilla, representa un proyecto de importancia para la conectividad del caserío Opabán con los demás caseríos, centros poblados y anexos del distrito de Chuquibamba, así como de los demás distritos colindantes como los distritos de Uchumarca y Longotea, así como con la provincia de Chachapoyas, siendo importante para la competitividad, desarrollo e integración regional, por lo que su ejecución es de necesidad pública e interés nacional, el cual permitirá a El Estado brindar un adecuado servicio de transporte de carga y pasajeros, ayudará a reducir la brecha en la infraestructura vial existente en el departamento de Amazonas, brindará la conexión a las poblaciones rurales alejadas con fines de inclusión social y consecuentemente mejorará la economía de los pobladores, es decir, la construcción de la trocha carrozable es sinónimo de progreso y desarrollo.

En ese sentido, con el proyecto de ley, se propone declarar la necesidad pública para que se haga realidad la construcción de la trocha carrozable para dinamizar la agricultura en el Caserío de Opabán, Distrito de Chuquibamba, Provincia de Chachapoyas, Departamento de Amazonas, la misma que de aprobarse va alentar al



Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego y el Ministerio de Economía y Finanzas la asignación de presupuesto para la ejecución de este importante proyecto para los agricultores del Departamento de Amazonas, que le traerán progreso, desarrollo y facilitarán los accesos entre las zonas urbanas y rurales. Asimismo, ayudará a reducir la brecha en infraestructura vial existente en el Departamento de Amazonas, mejorará las condiciones de transporte de carga y pasajeros, contando con una vía de comunicación terrestre, y con ella contribuir al desarrollo del comercio, transporte de sus productos y traslado de personas de los pobladores de Opabán, y a través de la trocha carrozable contribuir al desarrollo y bienestar general de la población.

II.3 SECTORES BENEFICIADAS

Provincia de Chachapoyas

Distrito de Chuquibamba
Caserío de Opabán

III. ANALISIS COSTO BENEFICIO



El proyecto de Ley, por su naturaleza y alcances, no genera gasto alguno al tesoro público, dado que es una norma declarativa, por el contrario, favorece a la población dedicada a la agricultura y ganadería del Caserío de Opabán, Distrito de Chuquibamba, Provincia de Chachapoyas, Departamento de Amazonas, para su implementación no requiere de mayor presupuesto, por cuanto el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, como órgano executor del Proyecto de Inversión Pública debe realizar las gestiones ante el Ministerio de Economía y Finanzas, priorizando que este proyecto se haga realidad. Lo que nos da, como un indicador a que, se debe legislar con urgencia en esta materia, en estricto resguardo del interés del Estado, cuyo resultado beneficiara de manera positiva, en la mejora de la calidad de vida de la población dedicada a la agricultura y ganadería; así como dinamizar su economía. Del mismo modo, al declararse de interés y necesidad pública la construcción de la trocha carrozable, para dinamizar la agricultura, no se contraponen con competencias ni otros proyectos que el Gobierno Central, Regional, Provincial o Distrital tenga en sus bases de proyectos de inversión pública.

La construcción de la trocha carrozable beneficiará a la población del caserío Opabán, anexos y caseríos colindantes, así como al Distrito de Chuquibamba, Provincia de Chachapoyas, en el marco de la lucha contra la pobreza, vía de comunicación que facilitará la conectividad y facilitará la interconexión de centros poblados y que este tenga acceso vial a las redes rurales y distritales existentes, con la finalidad de elevar el nivel socioeconómico, mejorando la calidad de vida de la población y con especial prioridad de los caseríos, centros poblados, anexos y comunidades alejados.

IV. RELACION CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa se encuentra relacionada con la Octava Política de Estado, denominada Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú, que establece lo siguiente:

Nos comprometemos a desarrollar una integral descentralización política, económica y administrativa, transfiriendo progresivamente competencias y recursos del gobierno nacional a los gobiernos regionales y locales con el fin de eliminar el centralismo.

La presente iniciativa legislativa, también se encuentra relacionada con la Décima Política de Estado, denominada Reducción de la pobreza, que establece lo siguiente:

Nos comprometemos a dar prioridad efectiva a la lucha contra la pobreza y a la reducción de la desigualdad social, aplicando políticas integrales y mecanismos orientados a garantizar la igualdad de oportunidades económicas, sociales y políticas.

La presente iniciativa legislativa, se encuentra relacionada con la Décima Novena Política de Estado, denominada de desarrollo sostenible y gestión ambiental, que establece lo siguiente:

Nos comprometemos a integrar la política nacional ambiental con las políticas económicas, sociales, culturales y de ordenamiento territorial, para contribuir a superar la pobreza y lograr el desarrollo sostenible del "Perú".

La presente iniciativa legislativa se encuentra relacionada con la Vigésima Primera Política de Estado, denominada Política de Desarrollo en infraestructura y vivienda, que establece lo siguiente:

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. Con el objetivo de desarrollar la infraestructura del país, el Estado: elaborará un plan nacional de infraestructura identificando ejes nacionales de integración y crecimiento para desarrollar una red energética, vial, portuaria, aeroportuaria y telecomunicaciones, que permita fluidez en los negocios y en la toma de decisiones.

Asimismo, se encuentra relacionada con Vigésima Tercera Sexta Política de Estado denominada "Política de desarrollo agrario y rural" que establece lo siguiente:

Nos comprometemos a impulsar el desarrollo agrario y rural del país, que incluya a la agricultura, ganadería, acuicultura, agroindustria y a la explotación forestal sostenible, para fomentar el desarrollo económico y social del sector. Dentro del rol subsidiario y regulador del Estado señalado en la Constitución, promoveremos la rentabilidad y la expansión del mercado de las actividades agrarias, impulsando su competitividad con vocación exportadora y buscando la mejora social de la población rural.

Así, también se encuentra vinculada con la Vigésima Cuarta política de Estado denominada "Afirmación de un Estado eficiente y transparente" que establece lo siguiente:

Nos comprometemos a construir y mantener un Estado eficiente, eficaz, moderno y transparente al servicio de las personas y de sus derechos, y que promueva el desarrollo y buen funcionamiento del mercado y de los servicios públicos.



V. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

La presente iniciativa legislativa no afecta ni contraviene ninguna norma de carácter constitucional, así como tampoco con otras leyes de menor rango, por cuanto su propósito es declarativo y tiene como finalidad priorizar la mejora de calidad de vida de la población dedicada a la agricultura y ganadería, por el contrario, consolida el rol protector del Estado conforme al mandato constitucional.

Asimismo, la presente iniciativa legislativa promueve la necesidad y urgencia de cumplir de parte del Estado y los organismos gubernamentales de integrar, comunicar y en el marco de descentralización, generar las mismas oportunidades de desarrollo de las poblaciones rurales dedicados a la agricultura y los territorios del país.

