

OSITRAN

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público  
Sistema de Mesa de Partes



Fecha Reporte 18/12/2013  
Hora Reporte 11:24:45 AM  
Página 1

HOJA DE TRÁMITE

N° REGISTRO **37488**

TIPO OFICIO

NÚMERO 506-2013-2014-CTC/CR

FECHA 18/12/2013

FOLIOS 12

RPTA

REMITENTE

CARGO

CLASE

INSTITUCION

DIRIGIDO A:

ÁREA

LEONIDAS HUAYAMA NEIRA

PRESIDENTE COMISION DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

CONGRESO

CONGRESO

BENAVENTE DONAYRE, PATRICIA

Presidencia

ASUNTO

SOLICITA REMITIR OPINION RESPECTO AL PROYECTO DE LEY 3022/2013-CR QUE DECLARA DE NECESIDAD PUBLICA Y DE PREFERENTE INTERES NACIONAL LA CONSTRUCCION DE LA CARRETERA DE INTEGRACION LIMA ANCASH-HUANUCO Y UCAYALI

NOTAS

ATENDIDO CON:

DERIVACIONES DE DOCUMENTO			
DERIVAR A:: (ÁREA / PERSONA)	ACCIONES	FEC./DERV.	V° B°
Presidencia/BENAVENTE DONAYRE, PATRICIA		18/12/2013	
Manuel Carrillo (GRE)	19	18/12/2013	[Stamp]
Francisco Jaramillo (GRS)			
Jean Paul Calle (GAT)			
	+10		

OBSERVACIONES

1. Archivar
2. Atención Urgente
3. Acción que corresponda
4. Atender directamente
5. Agregar a sus antecedentes
6. Archivo
7. Copia Informativa
8. Conversemos

9. Conocimiento y fines
10. Devolución
11. Difusión
12. Elaborar Presentación
13. Elaborar Ayuda Memoria
14. Opinión
15. Por corresponderle
16. Proyectar respuesta GAT

17. Proceder según normatividad vigente
18. Publicar en la Página WEB
19. Revisión e informe
20. Reformular
21. Responder directamente
22. Su cumplimiento
23. Trámite respectivo
24. Tomar nota y devolver





Congreso de la República  
Comisión de Transportes y Comunicaciones



"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"  
"Año de la Inversión para el Desarrollo Rural y la Seguridad Alimentaria"

Lima, 13 de Diciembre de 2013

**OFICIO N° 506-2013-2014-CTC/CR**

Doctora

**PATRICIA BENAVENTE DONAYRE**

Presidenta del Organismo Supervisor de la Inversión en  
Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN  
Av. República de Panamá 3659 Urb. El Palomar

**SAN ISIDRO**

De mi consideración:

Es grato dirigirme a usted para saludarlo cordialmente, y a la vez solicitar a su Despacho se sirva remitir a ésta Comisión, su opinión respecto al Proyecto de Ley 3022/2013-CR, que declara de necesidad pública y de preferente interés nacional la construcción de la carretera de integración interregional Lima-Ancash-Huánuco y Ucayali; para lo cual adjunto copia del proyecto de ley en mención.

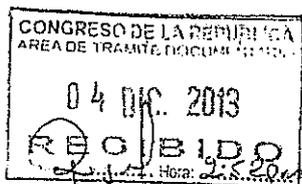
Es propicia la oportunidad para expresarle los sentimientos de mi especial consideración y deferente estima.

Atentamente,



.....  
**Lic. LEONIDAS HUAYAMA NEIRA**  
Presidente  
Comisión de Transportes y Comunicaciones  
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

LHN/Isr



**SUMILLA:** Ley que Declara de Necesidad Pública y de Preferente Interés Nacional la construcción de la Carretera de Integración Interregional Lima – Ancash – Huánuco y Ucayali

El Grupo Parlamentario Gana Perú, a iniciativa del Congresista de la República **MANUEL SALVADOR ZERILLO BAZALAR**, representante congresal de Lima Provincias, de conformidad a los alcances del artículo 107° de la Constitución Política del Perú y en concordancia con los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso, presenta la siguiente propuesta legislativa:

## PROYECTO DE LEY

CONGRESO DE LA REPÚBLICA  
Es copia fiel del original.

### I. FÓRMULA LEGAL

El Congreso de la República ha dado la Ley siguiente:

01 DIC 2013  
POLIDORO CHANAMÉ ROBLES  
Fedatario

## LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE PREFERENTE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA DE INTEGRACIÓN INTERREGIONAL LIMA – ANCASH – HUÁNUCO Y UCAYALI

### Artículo 1°.- Objeto de la ley

Declárese de Necesidad Pública y Preferente Interés Nacional la construcción de la Carretera de Integración Interregional Lima – Ancash – Huánuco y Ucayali, que comprende los tramos viales siguientes:

1. El asfaltado de la Carretera Nacional PE – 1N R que conecta el distrito de Pativilca con la provincia de Cajatambo abarcando los siguientes tramos: Upaca, Huayto, La Vega, Cochabambas, Huaylillas Chico, División Rinconada, Puente Cahua, Cahua, Mayush, Puente Pamplona, Cañón, Puente San José, Tumac, Huacrocarral, Tilarmioc, Contadera, Ucruzpampa y el empalme con la Carretera PE-18 en el sector denominado La Curva. Tiene dos sub tramos que abarcan los departamentos de Lima y Ancash:
  - a) El primer tramo se inicia en Pativilca (Km. 203+000 de la PE-1N) hasta Cajatambo, carretera afirmada con una longitud de 135.00 kilómetros de longitud.
  - b) El 2do. tramo de Cajatambo a Oyón (Empalme con la PE-18) es una carretera afirmada de 65.00 kilómetros de longitud.

2. La rehabilitación y construcción de la Carretera Local a nivel de afirmado que conecta la Carretera Nacional PE – 1N R con la Carretera Nacional PE 16, abarcando los siguientes tramos: Cañón, Muri, Llaclla, Pacllón, Huasta y Aquia involucrando las provincias ancashinas de Bolognesi y Ocros.

**Artículo 2°.- Control de la biodiversidad en la interconexión terrestre**

En los estudios y en la ejecución de este Proyecto se garantiza la protección de los ecosistemas y las áreas naturales protegidas por el Estado peruano, estableciéndose las medidas conforme a ley.

**DISPOSICION COMPLEMENTARIA**

**Única.-** La implementación de esta ley está a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; así como de los gobiernos regionales y locales involucrados quienes están facultados a asignar las partidas presupuestales y establecer alianzas con entidades privadas conforme a ley, para la formulación de los estudios pertinentes y la puesta en marcha de las inversiones.

**DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL**

**Única.-**

**Vigencia**

La presente ley entra en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial "El Peruano".



MANUEL SALVADOR ZERILLO BAZALAR  
Congresista de la República

TOMAS MARTIN ZAMUDIO BRICENO  
Directivo Portavoz  
Grupo Parlamentario Nacionalista Gana Perú  
CONGRESO DE LA REPUBLICA

JOSUE GUTIERREZ 2

TEOFFILO BARRERA 3

José Urquiza Inga 1

4- CARDEAS 3

DEUSTIN MOLINA

OMAR CHEMISOR 7

Juan Carlos Pucallpa 2

**CONGRESO DE LA REPÚBLICA**

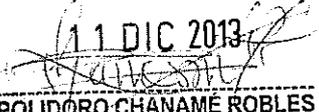
Lima, .....de 10 de Noviembre del 2013.....

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° 3022 para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de Transportes y Comunicaciones.

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

  
-----  
JAVIER ANGELES TILLMANN  
Oficial Mayor(e)  
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

CONGRESO DE LA REPÚBLICA  
Es copia fiel del original

11 DIC 2013  
  
-----  
POLIDORO CHANAME ROBLES  
Fedatario

## II. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El proyecto implica la construcción de los siguientes tramos viales:

- a) El asfaltado de la Carretera Nacional PE – 1N R que conecta el distrito de Pativilca con la provincia de Cajatambo abarcando los siguientes tramos: Upaca, Huayto, La Vega, Cochabambas, Huaylillas Chico, División Rinconada, Puente Cahua, Cahua, Mayush, Puente Pamplona, Cañón, Puente San José, Tumac, Huacrocórral, Tilarmioc, Contadera, Ucruzpampa y el empalme con la Carretera PE-18 en el sector denominado La Curva. Estos tramos abarcan los departamentos de Lima y Ancash.
- b) La rehabilitación y construcción de la Carretera Local a nivel de afirmado que conecta la Carretera Nacional PE – 1N R con la Carretera Nacional PE 16, abarcando los siguientes tramos: Cañón, Muri, Llaclla, Pacllón, Huasta y Aquia involucrando las provincias ancashinas de Bolognesi y Ocos.

La inversión en estas dos (2) infraestructuras viales permitirá el fortalecimiento directo de la productividad, competitividad y sostenibilidad directa de los diferentes centros poblados de los distritos de las provincias de Barranca y Cajatambo de la Región Lima y de las provincias de Bolognesi y Ocos de la Región Ancash; e indirecto de las provincias pertenecientes a las regiones Huánuco y Ucayali, cuyas poblaciones buscan rutas de comunicación vial alternas a la Carretera Central.

Así, ambos tramos integraría distintos pueblos de los departamentos de Ancash y Lima con los departamentos de Huánuco y Ucayali, y permitirían facilitar el desarrollo económico, social y cultural de pueblos y comunidades que lo conforman en condiciones de igualdad coadyuvando a la inclusión social, optimizando el transporte interno e impulsando distintas actividades económicas en el ámbito nacional, regionales y locales.

Se busca promover la integración de la población, fortalecer la capacidad productiva de los centros poblados involucrados pues se reducirán los costos de transportes; así como, de manera efectiva los tiempos utilizados en el transporte de carga y de pasajeros.

Asimismo, garantizará el desarrollo estable, eficiente y equitativo de los pueblos directa e indirectamente involucrados en el proyecto, integrando de esta manera a diferentes centros poblados de estos cuatro (4) departamentos.

El planteamiento de asfaltado de la Carretera Pativilca – Cajatambo de clasificación nacional; y, la rehabilitación y construcción de la Carretera Cañón – Chiquian para su conectividad hacia los departamentos de Huánuco y Ucayali, es el resultado de la unión voluntaria de los gobiernos regionales y gobiernos locales involucrados, así como de la sociedad civil organizada, quienes han expresado de manera directa y objetiva su interés en su implementación mediante actas tras las diferentes reuniones de trabajo realizados conjuntamente, la misma que fue gestada a iniciativa del denominado Comité de Gestión Vial presidido por el alcalde del distrito de La Primavera (provincia de Bolognesi), señor Eduardo Huaraca Vargas, y de la Mancomunidad La Primavera-Copa-Mangas, reconocida mediante Resolución de Secretaría de Descentralización N°065-2012-PCM/SD publicado en el Diario Oficial El Peruano el 7 de noviembre del 2012.

También representa una demanda de la recientemente reconocida Mancomunidad Municipal Caral - Huayhuash<sup>1</sup> conformada por las Municipalidades Provinciales de Barranca y Cajatambo en el departamento de Lima, y Bolognesi y Ocos en el departamento de Ancash, que ha plasmado como objetivo fundacional el mejoramiento de las carreteras de conectividad.

Definitivamente la puesta en marcha de este proyecto, permitirá el desarrollo sostenible de los centros poblados ubicados en las zonas altoandinas que durante muchos años han estado abandonados con la finalidad de potenciar sus capacidades económicas, el óptimo uso de su producción, economías y recursos naturales, consolidando y articulando cadenas productivas y circuitos turísticos, entre otros.

Se pretende que el proyecto en sus dos tramos se constituya en ejes articuladores del desarrollo, generador de empleo y bienestar de los pueblos de la costa, sierra y selva.

---

<sup>1</sup> Se reconoció la Mancomunidad mediante Resolución de Secretaría de Descentralización N° 038-2013-PCM/SD, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 18 de setiembre de 2013.

Las deficiencias en infraestructura vial constituyen uno de los factores más determinantes de la pobreza y subdesarrollo, lo que involucra a las comunidades y centros poblados que se encuentran asentados en su entorno.

Con el objeto de tener una aproximación a la realidad de los distritos involucrados en el proyecto, se ha elaborado el cuadro siguiente:

**CARACTERIZACIÓN DE DISTRITOS INVOLUCRADOS DIRECTAMENTE, INDICADOR DE DESARROLLO HUMANO Y TASA DE DESNUTRICION INFANTIL**

REGIONES	PROVINCIA	DISTRITOS	POBLACIÓN 2012 (1)	IDH (2)	Tasa de Desnut. Infantil (3)
LIMA	BARRANCA	Paramonga	23,341	0.6842	16.1
		Pativilca	18,655	0.6519	23.0
		Supe	22,031	0.6663	27.0
		Supe Puerto	11,582	0.6823	12.4
		Barranca	67,607	0.6847	15.4
	CAJATAMBO	Manas	1,041	0.6609	39.7
		Copa	910	0.6059	51.0
		Huancapón	1,119	0.6291	50.5
		Gorgor	2,563	0.6423	44.1
		Cajatambo	2,506	0.6403	33.8
ANCASH	BOLOGNESI	La Primavera	816	0.5592	22.9
		Chiquián	3,880	0.6077	45.4
		Ticllos	1,153	0.5644	43.4
		Mangas	581	0.5383	71.0
		Cañis	1,011	0.5698	30.8
		Pacllón	1,668	0.5651	48.6
		Abelardo Pardo Lezameta	983	0.5895	45.3
		Huasta	2,547	0.5888	34.3
		Aquia	2,692	0.5755	59.5
		San Miguel Corpanqui	1,053	0.5898	23.7
	OCROS	Cochas	1,408	0.5875	7.9
		Acas	957	0.5616	57.8
		Carhuapampa	812	0.5593	7.9
		San Cristóbal de Raján	612	0.5668	54.2
		Llipa	1,352	0.5398	44.5
		Cajamarquilla	524	0.6040	41.7
		<b>TOTAL POBLACIÓN INVOLUCRADA</b>		<b>173,404</b>	

(1) FUENTE: Instituto Nacional de Estadística e Informática, Población 2000 al 2015.

(2) FUENTE: Mapa de Pobreza 2006 - FONCODES, Censo de Población y Vivienda del 2007 - INEI, Censo de Talla Escolar del 2005 - MINEDU, Informe del Desarrollo Humano 2006 – PNUD.

(3) FUENTE: Instituto Nacional de Estadística e Informática. Mapa de Desnutrición Crónica en Niños Menores de cinco años a nivel Provincial y Distrital 2007. Páginas 71, 73 y 96.

ELABORACIÓN: Despacho Congresista Manuel Zerillo Bazalar

Respecto al Indicador de Desarrollo Humano<sup>2</sup> (IDH) dada la ubicación de las provincias y distritos, se denota cifras alarmantes para aquellos distritos situados en la sierra de ambos departamentos, en relación a los localizados en la costa. La diferencia de cifras es más que elocuente.

Los distritos involucrados presenta un IDH en un rango de Mediano Bajo a Mediano Medio. No son inferiores a 0.50 ni superiores a 0.69, lo que denota una seria limitación para el desarrollo de estas poblaciones en **Longevidad**, medida en función de la esperanza de vida al nacer. **Nivel educacional**, medido en función de una combinación de la tasa de alfabetización de adultos y la tasa bruta de matrícula combinada de primaria, secundaria y superior; y, **Nivel de vida**, medido por el PIB real Per Cápita.

Es pertinente conocer que el IDH promedio a nivel del país el año 2006 fue de 0.788<sup>3</sup>, lo que demuestra la inequidades y nuestra falta de articulación como país. Existen diversos niveles de desarrollo entre departamentos, provincias y distritos. Al 2013, esta situación no ha cambiado en nada, por el contrario se ha acentuado. Por ello, la importancia de la implementación de este proyecto que sentaría las bases para promover el desarrollo de estos pueblos.

Igualmente son preocupantes las cifras que arrojan los niveles de desnutrición infantil crónica sobre todo en los distritos ubicados en la zona sierra de ambos departamentos, en muchos de los casos está llegando a más de 59 niños por cada 100, a pesar de más de veinte años de aplicación de políticas y programas contra la desnutrición, la prevalencia de la misma sigue siendo elevada, confirmando las diferencias en esta materia entre individuos de distintos distritos. La desnutrición crónica infantil genera efectos muy dañinos que se manifiestan a lo largo de la vida de las personas.

---

<sup>2</sup> El IDH es un indicador propuesto por el PNUD para medir el nivel de desarrollo humano de un territorio. El IDH se basa en tres indicadores: **Longevidad**, medida en función de la esperanza de vida al nacer. **Nivel educacional**, medido en función de una combinación de la tasa de alfabetización de adultos (ponderación, dos tercios) y la tasa bruta de matrícula combinada de primaria, secundaria y superior (ponderación, un tercio); y, **Nivel de vida**, medido por el PIB real per cápita. PNUD.2012.

<sup>3</sup> El PNUD informe anual 2006.

Los datos expuestos reflejan el atraso y la postergación de las provincias ubicadas en la sierra, directamente involucradas, es decir, de las provincias de Cajatambo, Bolognesi y Ocos.

El presente proyecto permitirá integrar a estas provincias en el mercado y a las economías, regionales y nacional e incluso internacional; así como, coadyuvando al mejoramiento de la calidad de vida de sus pobladores.

Se tiene que aprovechar las fortalezas económicas de las provincias involucradas que hoy en día son postergadas. En ese sentido, este proyecto podrá articular y potenciar las mismas.

### **Descripción del potencial económico**

#### **Provincia de Cajatambo**

##### ***Agropecuaria:***

La actividad agropecuaria es la actividad económica principal de la provincia, desenvolviéndose dentro de un marco sociocultural muy especial, siendo realizada por lo general en forma tradicional, presentando muchas limitaciones en su desarrollo.

Según el IV Censo Nacional Agropecuario 2012<sup>4</sup>, la provincia cuenta con 2,726 unidades agropecuarias que contienen 9,266 parcelas con un promedio de 3.40 parcelas por unidad agropecuaria. Las tierras de cultivo por lo general se encuentran distribuidas en pequeñas extensiones y dispersas unas de otras, originando que las parcelas se encuentren en estancias diferentes, y alejadas entre sí, demandando esfuerzos adicionales que no son cuantificados por el productor.

La actividad agrícola en general se desarrolla con bajos niveles de productividad, estando orientado a cumplir dos finalidades básicas; obtener alimentos destinados preferentemente al autoconsumo; y en menor grado, cubrir las necesidades de semillas para las campañas futuras.

---

<sup>4</sup> INEI, Resultados definitivos del IV Censo Nacional Agropecuario 2012.

En el caso de obtener excedentes son destinados a intercambios con los centros urbanos del eje costero.

Los cultivos más importantes tenemos:

- Pan llevar: papa, maíz, cebada, trigo, habas
- Cultivos andinos como la oca, olluco, mashua.
- Cultivos forrajeros tenemos: la alfalfa, y,
- Cultivos de frutales que se desarrollan en condiciones ecológicas no siempre favorables.

En las labores agrícolas, se observa un alto índice de participación de los miembros del hogar en sus propias unidades. Respecto al financiamiento agrícola, una de las fuentes más utilizadas es la informal, conformada por los comerciantes (vendedores de insumos) y los habilitadores (compradores de productos). Los principales factores que limitan el acceso al crédito bancario son la falta de garantías y de títulos de propiedad.

Por su parte la actividad pecuaria, en gran parte es desarrollada en forma tradicional. Según el IV Censo Agropecuario 2012<sup>5</sup> se destaca la presencia de ganado ovino (35,322 cabezas), seguido por la de ganado vacuno (13,916 cabezas, ganado porcino (1,026 cabezas) y de alpacas (767 cabezas). Su desarrollo también se encuentra limitado por la influencia de factores como: la disponibilidad de pastos, asistencia técnica y la falta de apoyo de la organización comunal, así como la adaptación de especies forrajeras a los diferentes ecosistemas que conforman la zona. Los distritos de Cajatambo y Gorgor son los que tienen la mayor actividad pecuaria.

### ***Industria y Comercio<sup>6</sup>:***

No existe una actividad industrial propiamente dicha, el grado de desarrollo alcanzado en la transformación de derivados agrícolas y pecuarios es incipiente y se desenvuelve dentro del campo familiar.

En la zona se presentan actividades de transformación de tipo artesanal, especialmente en la rama textil y de transformación de la leche.

---

<sup>5</sup> Nuevo Rostro del Campo. INEI, Resultados Preliminares a nivel provincial. IV Censo Agropecuario 2012. 2013.

<sup>6</sup> Plan de Desarrollo Regional Concertado 2008 – 2021, Gobierno Regional de Lima (2006).

La rama textil se desarrolla en pequeños talleres artesanales que no disponen de los medios necesarios que posibiliten aprovechar los recursos con que se cuentan en la zona y la transformación de leche está orientada a producir queso, mantequilla y manjar blanco, la cual está concentrada en pocos productores y los productos son comercializados fuera de Cajatambo por lo que sólo beneficia económicamente a un segmento reducido.

Las actividades de transformación se destinan a satisfacer principalmente la demanda de los centros de consumo que se ubican en el eje costero (Barranca, Huacho, Lima), presentando como factor limitante el sistema de comercialización conformado por intermediarios que lucran en forma desmedida en desmedro del productor y consumidor.

La actividad comercial está representada en su mayoría por pequeños comerciantes: bodegas, venta de productos veterinarios, hostales, restaurantes, bares y aproximadamente el 36% se encuentran en el distrito de Cajatambo.

#### ***Minería:***

Sobre el potencial minero hasta el momento no existe información que cuantifique las reservas totales, pero cualitativamente se puede señalar que existen minerales no metálicos como el carbón de tipo Bituminoso y Antracita que en general es más apropiado para el uso termoeléctrico que para la preparación metalúrgica.

Los distritos de Cajatambo, Gorgor y Copa son los que cuentan con el mayor número de concesiones mineras. La mayoría de estas concesiones están autorizadas para la explotación de yacimientos de plata, plomo, cobre y zinc.

### ***Pesquería:***

La provincia cuenta para la piscicultura con lagos en las partes altas de las cuencas aparentes para el establecimiento de piscigranjas. Cabe señalar que la piscicultura en la provincia es incipiente y destinada al autoconsumo y se lleva a cabo de manera artesanal. No cuenta con asistencia técnica y el apoyo financiero necesario para su desarrollo, no obstante contar con un significativo potencial en algunas zonas del ámbito. La factibilidad inmediata se encuentra en las lagunas de Chunchur y Segra, relativamente cercana a la capital provincial y Urupanchi en Manás.

### **Provincia de Barranca**

#### **Agropecuaria**

Según el IV Censo Nacional Agropecuario 2012<sup>7</sup>, la provincia cuenta con 5,950 unidades agropecuarias que contienen 10,379 parcelas con un promedio de 1.74 parcelas por unidad agropecuaria. La localidad con mayor extensión de tierras para la producción es Paramonga que cuenta con empresas como Agroindustrial Paramonga (AIPSA), y la de menor extensión es Supe, que ejerce cierto balance con la pesca a su falta de producción agrícola.

En Barranca, casi el 50% de la producción agrícola corresponde a maíz amarillo duro; mientras que en Paramonga representa el 75%; en Pativilca, al 62%; y, en Supe, al 53%. El ají páprika viene ganando cada vez más espacio con la exportación, pero en algunos distritos aún está en niveles inferiores al de la papa y al del frijol.

Asimismo, en relación a la actividad pecuaria, según el IV Censo Nacional Agropecuario 2012<sup>8</sup> se tiene una presencia importante de ganado vacuno (7,914 cabezas), seguida de ganado ovino (5,298 cabezas) y ganado porcino (4,771 cabezas).

También es importante la actividad avícola registrándose – según datos del IV Censo- una población avícola de un poco menos de 3.7 millones de aves.

---

<sup>7</sup> Ídem.  
<sup>8</sup> Ídem

### **Pesca**

En los pueblos de Supe Puerto y Barranca, la pesca es un sector económico de vital importancia. Operan empresas pesqueras que producen harina y aceite de pescado, así como conservas, aunque en mucha menor escala.

### **Minería**

En la parte alta de la cuenca del río Pativilca existe una activa presencia de la minería en la explotación de plata representados por galena argentífera, pirita y tetraedrita. En cuanto a las reservas de minería aurífera, el distrito de Supe cuenta con una reserva probada y dos reservas probables.

A nivel de la provincia de Barranca existen un total de 64 concesiones mineras, con 44 titulares de concesión, ocupando una superficie de 15,942.58 Ha, lo que representa el 11.6% de la superficie provincial.

### **Industria**

Se tiene presencia industrial que es desarrollada por AIPSA, Agrokasa, Poblete y Quimpac. Esta última a través de una planta química que produce soda cáustica, cloro y los derivados correspondientes. Asimismo se cuenta con fábricas de harina de pescado ubicadas en el distrito de Supe Puerto.

### **Comercio**

El intercambio comercial se da básicamente en productos agrícolas, agroindustriales, pesqueros entre otros. La producción agrícola del valle de Barranca se orienta principalmente al autoabastecimiento y de aprovisionamiento del gran mercado de Lima Metropolitana, abasteciendo productos de consumo directo a través de algunas cadenas de supermercados.

Asimismo, se ha dado apertura a un mercado para productos de exportación a través de hortalizas y frutas. En cuanto a la industria pesquera de exportación, la harina y el aceite de pescado son los principales productos del sector.

## **Provincia de Bolognesi**

Las principales actividades económicas en la provincia de Bolognesi son la agricultura y ganadería. El 43.2% de la población está dedicada a esta actividad; el 22.7% a los servicios; 8.8% al comercio; 7.5% a la construcción, y 6.2% a la minería.

### **Agropecuario**

Según el IV Censo Nacional Agropecuario 2012, la provincia cuenta con 4,129 unidades agropecuarias que contienen 10,195 parcelas con un promedio de 2.47 parcelas por unidad agropecuaria.

La ganadería está íntimamente relacionada con la actividad agrícola. La provincia de Bolognesi es conocida en el departamento de Ancash, por la crianza de ganado ovino<sup>9</sup> (78,113 cabezas), ganado vacuno (22,765 cabezas), ganado porcino (2,046 cabezas) y 494 cabezas de alpacas.

Se encuentra acentuada la producción de derivados lácteos, que es incipiente, debido a la escasez de una buena oferta forrajera que permita el adecuado desarrollo de la ganadería y la escasez de ganado de razas con reconocido pedigrí.

### **Minería**

Es una de las actividades económicas importantes contándose con muchas empresas mineras de mediana minería y pequeña minería en plena explotación.

La provincia cuenta con reservas probadas de minerales polimetálicos; ubicadas en los distritos de Huallanca, Aquia, Paillon y Huasta.

Las actividades de la Compañía Minera Antamina S.A. principal productor de cobre, zinc, molibdeno y plomo, tienen influencia en la provincia, porque forma parte de su corredor de transporte.

---

<sup>9</sup> Nuevo Rostro del Campo. INEI, Resultados Preliminares a nivel provincial. IV Censo Agropecuario 2012. 2013.

## Provincia de Ocros

### **Agropecuaria**

La ganadería vacuna, ovina y caprina, es tradicionalmente, uno de los ejes de la economía ocrosina. La actividad pecuaria alienta prioritariamente la producción de quesos artesanales. Según el IV Censo Nacional Agropecuaria 2012, en la provincia se tiene la presencia de 9,572 cabezas de ganado vacuno, 5,009 cabezas de ganado ovino y 1,011 cabezas de ganado porcino. Asimismo, según la misma fuente la provincia cuenta con 2,655 unidades agropecuarias que contienen 9,073 parcelas con un promedio de 3.42 parcelas por unidad agropecuaria.

Complementan su economía con la crianza de animales menores, principalmente cuyes. Sus tierras de cultivo y de crianza de animales están situadas en diferentes pisos ecológicos.

Sus principales recursos agrícolas en cultivos andinos son quinua, papa, maíz, olluco y yacón. También produce para la agro exportación: la tara, tunas, cochinilla, orégano, maíz morado, maíz choclo gigante, yacón, ají páprika y frijol.

En la provincia de Ocros, la mayor parte de las familias perciben ingresos principalmente de la agricultura. Una de las grandes dificultades que presentan los agricultores que siembran sus parcelas bajo riego, es la escasez de agua, especialmente en temporada de verano, donde no llega a satisfacer las necesidades del agua que requiere el cultivo para su desarrollo.

### **Caracterización Socio – Económica de los departamentos de Huánuco y Ucayali**

En relación a los departamentos de Huánuco y Ucayali, cuya población resulta beneficiaria indirecta del proyecto, se tiene la siguiente información.

DEPARTAMENTOS	POBLACIÓN A JUNIO 2013	IDH 2007	% DESNUTRICION INFANTIL 2010 -2011
Huánuco	847,714	0.566	28.8
Ucayali	483,708	0.602	23.3
TOTAL	1,331,422		

*Fuente: INEI*

*Elaboración: Despacho Congresista Manuel Zerillo Bazalar*

Como puede apreciarse, según datos del 2007, el Indicador de Desarrollo Humano en los dos departamentos es menor que el promedio nacional. Asimismo, la última información oficial sobre el porcentaje de desnutrición infantil para niños menores a 5 años, es preocupante.

### Limitaciones del crecimiento económico

El país ha experimentado un crecimiento significativo. Veamos el cuadro siguiente:

**CRECIMIENTO DEL PBI EN TERMINOS PORCENTUALES  
2007 - 2012**

AÑOS	2007	2008	2009	2010	2011	2012
PBI	8.9	9.8	0.9	8.8	6.9	6.3

*Fuente: Banco Central de Reserva del Perú*

*Elaborado: Despacho del Congresista Manuel Zerillo Bazalar*

A pesar de este escenario, los beneficiarios del llamado “milagro peruano” se encuentran concentrados en las ciudades más desarrolladas del país, en detrimento de los amplios sectores poblacionales marginados, ubicados en la sierra y selva, que aún siguen sumidos en el subdesarrollo.

Esta situación, hace evidente el malestar social que surge a la par del crecimiento económico. Esta desigualdad en el crecimiento se debe entre otras a la brecha en infraestructura vial que existe en nuestro país, que impide y obstaculiza la integración de los pueblos. Una de las causas de esta desintegración, es la falta de infraestructura vial. En tal sentido, acortar su brecha constituye uno de los medios para vencer este obstáculo, que opone la distancia sin conectividad. Por ello, la implementación de este proyecto se convierte en una herramienta de inclusión social que a diferencia del asistencialismo permitirá el crecimiento e integración de estos pueblos.

### **Situación actual de la Carretera Pativilca - Cajatambo**

Es una carretera de 200 kilómetros aproximadamente que une dos provincias de Lima, estableciendo la conectividad de distintos pueblos de la sierra con los pueblos de la costa. Actualmente presenta zonas deterioradas por ausencia de mantenimiento y fue inaugurado el 16 de Junio de 1966<sup>10</sup>.

<sup>10</sup> Con fecha 16 de junio del año 1966, se produjo el acontecimiento histórico posiblemente más importante de la provincia de Cajatambo, aquel día memorable por el entonces Presidente Constitucional de la República Arq. Fernando Belaúnde Terry, inauguró como Vía Oficial de acceso la Carretera Transversal Pativilca-

Actualmente, esta categorizada como carretera nacional y recibió la denominación PE – 1N R, mediante Resolución Ministerial N° 024-2013-MTC/02, publicado el 14 de enero del 2013.

Actualmente la carretera presenta serias deficiencias en su conservación y mantenimiento, lo cual dificulta la comunicación y la fluidez de las relaciones económicas, comerciales y sociales entre los diversos pueblos que se encuentran asentadas en su entorno.

Esta compuesta por trochas carrozables y carreteras sin afirmar que hacen el tránsito lento y difícil, las que se están permanentemente deterioradas por efectos de la falta de un adecuado mantenimiento y los daños generados por las intensas lluvias y huaicos que muchas veces provocan por horas o incluso días el aislamiento de sus pueblos.

A continuación presentamos un reporte literal del Informe N° 004 - 2013 – MTC / 20. 10.10 de fecha 29 de Abril del 2013: *“DESCRIPCION DEL ESTADO SITUACIONAL DE LA VÍA: La carretera tiene un pavimento básico completamente deteriorado hasta el Km. 17+000, con un ancho promedio de 6.50 y bermas de 0.50 ms. A cada lado de la vía. De aquí para adelante la vía es afirmada.*

*Desde la progresiva 29+000 hasta el desvío de Ocros, que se encuentra en la progresiva 45+000; es atendido a nivel de mantenimiento rutinario por el Gobierno Regional de Ancash, para ello cuenta con un pool de maquinaria (01 tractor., 01 motoniveladora, 01 cargador frontal, 01 rodillo liso vibratorio, 03 volquetes y 01 cisterna). Desde la progresiva 45+000, hasta la progresiva 135+000 (Cajatambo), la carretera es afirmada, con un ancho promedio de 4.00 ms. Siendo atendido por el Gobierno Regional de Lima con un pool de maquinaria, la carretera se encuentra en regulares condiciones de transitabilidad. Se requiere de un mantenimiento rutinario, construcción de cunetas y alcantarillas. De la progresiva 135+000 (Cajatambo), se*

---

Cahua-Pamplona-Cajatambo, integrándola a la Red Vial Nacional y entregándola al tráfico público. Por sus características técnicas está clasificada como "Carretera de Tercer Orden", actualmente registra la Nomenclatura Oficial LM-113 de la Red Vial Departamental. Carretera a Cajatambo - Breve Reseña Histórica (Breve Recuento Cronológico sobre la forma como se gestó, proyectó, construyó y puso en Operación la Carretera Pativilca-Cahua-Pamplona-Cajatambo), 2011.

continua con la vía hacia Oyón, que se encuentra en la progresiva 200+000 (Oyón) esta es una vía afirmada de 4.00 ms de ancho, completamente descuidada requiriendo urgente un bacheo integral, apertura de cunetas y construcción de alcantarillas. Se tiene ahuellamientos profundos, encalaminado y huecos en la plataforma de la carretera.

En las progresivas siguientes se requiere de puentes:

- Puente Huaylillas de 27.45 m.l. en la progresiva 46+000 requiere un puente metálico modular D.S.R.1
- Puente Shapil de 15.25 m.l. en la progresiva 134+500 requiere de un puente metálico modular S.S....

...La carretera Desvío Pativilca Cajatambo Oyón, recorre territorios de 02 Gobiernos Regionales...SECTORES CRITICOS: El río de Pativilca arrasó con la plataforma de la carretera entre las progresivas 60+000 al 76+000, requiriendo la reconstrucción de este tramo y del km. 150+000 al 165+000 requiere de reposición de material en plataforma y algunas obras de arte<sup>11</sup>.

El ingreso a esta Carretera es a la altura del kilómetro 202 de Pativilca. Los tiempos por tramos es la siguiente:

TRAMOS	DISTANCIA KMS.	VÍA	TIEMPO	TIEMPO PREVISTO CON PROYECTO
Pativilca - Upaca	12.0	Asfaltado en estado regular	0 horas 14'	0 horas 11'
Upaca - La Vega	15.7	Afirmado en estado regular	0 horas 23'	0 horas 14'
La Vega - Cochas	3.0	Asfaltado en ejecución	0 horas 08'	0 horas 03'
Cochas -Puente Cahua	29.0	Afirmado mal estado	1 hora 15'	0 horas 27'
Puente Cahua- Mayush	12.7	Afirmado mal estado por desastre natural	0 horas 47'	0 horas 12'
Mayush - Cañon	14.4	Afirmado en buenas condiciones	0 horas 18'	0 horas 13'
Cañon - Cajatambo	48.2	Afirmado en estado regular	1 hora 30'	0 horas 45'
Cajatambo - Cruce (Carretera PE-18)	65.0	Afirmado en buenas condiciones	1 hora 20'	1 horas00'
<b>TOTAL</b>	<b>200.0</b>		<b>5 horas 55'</b>	<b>3 horas 05'</b>

<sup>11</sup> Informe presentado por el Ingeniero Jaime Roberto Núñez, Jefe de la Unidad Zonal Lima (PROVIAS Nacional), dirigido al Ingeniero Alfonso Peña Claros, Gerente de la Unidad Gerencial de Conservación, teniendo como Asunto del Informe el Estado Situacional de la Carretera Pativilca - Cajatambo - Oyón.

Esta carretera luce abandonada y se torna crítica. Provías Nacional ha informado que se tiene previsto una intervención en la carretera a nivel de mantenimiento la misma que ofrece mejoras temporales y de corto plazo, sin que implique una solución que responda a un diseño de importancia estratégica, teniendo en cuenta que esta carretera se conectará en su tramo final a la Carretera Huacho – Oyón – Huánuco que se conecta a su vez a la Carretera IIRSA Centro-Ucayali.

***Situación actual de la Carretera Cañón – Aquia***

Este tramo vial tiene sub tramos que están totalmente deteriorados y otros que hay que construir, como se aprecia en el siguiente cuadro:

TRAMOS	DISTANCIA KMS.	VÍA	TIEMPO	TIEMPO PREVISTO CON PROYECTO
Cañon - Muri	6.00	Trocha en malas condiciones	0 horas 30'	0 horas 08'
Muri - Llaclla	18.00	Carretera colapsada actualmente es inexistente		
Llaclla - Pacllon	18.00	Carretera Inexistente		
Pacllon - Huasta	9.00	Trocha en regular estado	0 horas 45'	0 horas 12'
Huasta - Aquia	7.00	Trocha en regular estado	0 horas 30'	0 horas 10'

**Conclusión:**

El asfaltado de la Carretera Pativilca – Cajatambo y la Rehabilitación y Construcción de la Carretera Cañón – Aquia, constituyen un Gran Eje Vial Transversal entre la Costa, Sierra y Selva, que permitirá la integración de los pueblos asentados en las provincias de Barranca y Cajatambo en el departamento de Lima; y, de las provincias de Bolognesi y Ocros. También permitirá la conectividad de estas provincias con el centro y selva del país, para a su vez interconectarse con el eje centro de la carretera interoceánica.

Indudablemente contar con vías de comunicación apropiadas genera las siguientes fortalezas:

- a) Aporta una visión territorial del desarrollo y permite integrar pueblos, culturas, geografías y economía, coadyuvando a la superación de la pobreza y articulando ejes fundamentales que permitirían la mejora de la calidad de vida.

- b) Constituye un elemento indispensable para el crecimiento económico, la competitividad y la integración social de los pueblos.
- c) Permite acortar los tiempos de viajes, el incremento de la comodidad generando beneficios y un entorno favorable para el bienestar social.

Por ello, la puesta en marcha del proyecto implicará el punto de quiebre hacia el desarrollo de los pueblos involucrados.

### III. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La propuesta se encuentra inmersa dentro de las políticas de Estado expresadas en el Acuerdo Nacional:

**Vigésima Primera Política de Estado** que establece el **"Desarrollo en infraestructura y vivienda"**. Según esta política el Estado se compromete a *"...desarrollar la infraestructura... con el fin de eliminar su déficit, hacer al país más competitivo, permitir su desarrollo sostenible...El Estado, en sus niveles nacional, regional y local, será el facilitador y regulador de estas actividades y fomentará la transferencia de su diseño, construcción, promoción, mantenimiento u operación...Con el objetivo de desarrollar la infraestructura del país, el Estado: (a) elaborará un plan nacional de infraestructura identificando ejes nacionales de integración y crecimiento para desarrollar una red...vial...que permita fluidez en los negocios y en la toma de decisiones; (c) promoverá el desarrollo de corredores turísticos y de exportación, que permitan trasladar productos a costos razonables, facilitar las cadenas de producción y consolidar una integración fronteriza acorde con los planes nacionales..."*

Como se puede apreciar la iniciativa legislativa pretende desarrollar la infraestructura vial con participación del gobierno nacional y los gobiernos subnacionales en concordancia con esta Política de Estado descrita.

### IV. IMPACTO EN LEGISLACIÓN NACIONAL

Existen un número significativo de leyes de carácter declarativo similar a la presente propuesta, cuyo impacto ha sido importante en la priorización de asignaciones presupuestales, permitiendo viabilizar las inversiones orientadas a la construcción y/o mejoramiento determinadas carreteras, tal como se propone en la presente propuesta.

Por ello, consideramos que la presente iniciativa legislativa promueve el desarrollo de la infraestructura vial y coadyuvará en la mejora de la calidad de vida de las poblaciones de las provincias de Barranca, Cajatambo, Bolognesi y Ocos, no generando ninguna modificación ni derogación de norma alguna del Sistema Jurídico Nacional.

#### **V. IMPACTO AMBIENTAL**

El proyecto garantizará la protección de los ecosistemas y las áreas naturales protegidas por el Estado peruano, para lo cual se implementará acciones de fiscalización ambiental por partes de las entidades públicas competentes y de la sociedad civil organizada.

#### **VI. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO**

El presente Proyecto no implica gasto alguno al erario nacional, toda vez que se trata de una norma declarativa que permitirá al gobierno nacional y a los gobiernos subnacionales involucrados, adoptar el marco normativo apropiado para priorizar la realización de estudios y la puesta en marcha de este proyecto de acuerdo a la normatividad vigente.

Este Proyecto traerá consigo los siguientes beneficios a las poblaciones directa e indirectamente beneficiarias:

- a) Contribuirá de manera efectiva y frontal a la reducción de la pobreza.
- b) Promoverá la igualdad de oportunidades en poblaciones históricamente marginadas por el Estado, promoviendo su inclusión social y la reducción de las diferencias sociales, económicas y culturales en éstos pueblos.
- c) Generará puestos de trabajo directo e indirecto y promoverá el bienestar colectivo cuyo resultado se verá reflejado en el mejoramiento de la calidad de vida de las poblaciones asentadas en el ámbito de los tramos de infraestructura vial que se asfaltarán, rehabilitarán y construirán.
- d) Contribuirá de manera eficaz en el desarrollo de la sostenibilidad de los centros poblados de la costa, sierra y selva involucrados de los departamentos de Ancash, Lima, Huánuco y Ucayali.
- e) Promoverá el desarrollo de emprendimientos, fortaleciendo cadenas productivas, desarrollando comercios e incrementando la rentabilidad empresarial.

- f) Los costos de transporte se tornaran decrecientes generando un marco apropiado para la creación y expansión de emprendimientos en diversos sectores. Asimismo, permitirá la reducción efectiva de los tiempos en el transporte de carga y de pasajeros; así como, una adecuada utilización de los tiempos.
- g) Reducirá también la alta incidencia de accidente de tránsito; así como, la rápida destrucción del parque automotor que circula en estos tramos viales.



*Manuel Salvador Zermeño Bazalar*  
-----  
MANUEL SALVADOR ZERMEÑO BAZALAR  
Congresista de la República