

LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA
EJECUCIÓN E INCORPORACIÓN DEL TRAMO JULIACA -
PUNO - DESAGUADERO EN EL PROYECTO CORREDOR
FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL PERÚ - BOLIVIA-
BRASIL

– Proyecto de Ley N° 5717/2020-CR

Ing. Orlando Arapa Roque
Congresista de la República

- El presente proyecto tiene que se declare de interés nacional la ejecución e incorporación del tramo Juliaca - Puno - Desaguadero en el Proyecto Corredor Ferroviario Bioceánico Central Perú - Bolivia - Brasil, a fin de promover el crecimiento y desarrollo de la Región Puno y de la Macreregion Sur.
- Para ello se autoriza a las Entidades Competentes efectuar las acciones respectivas con la finalidad de incluir el tramo Juliaca – Puno - Desaguadero en el Proyecto Corredor Ferroviario Bioceánico Perú - Bolivia - Brasil.

EL SISTEMA FERROVIARIO

Los sistemas ferroviarios de América del Sur se iniciaron en el siglo XIX y ofrecieron en su mayor parte, hasta mediado del siglo XX, los cuales fueron diseñados pensando más en una integración nacional que una conexión con otros países, por esa razón se tiene anchos diferenciados

Denominación	Unidades inglesas: pies, pulgadas	Unidades métricas: mm	Países donde se utiliza
Ancho métrico	---	1.000	Argentina, Bolivia, Brasil, Chile
Ancho de la India	5' 6"	1.676	Argentina, Chile
Estándar o internacional	4' 8 ¹ / ₂ "	1.435	Argentina, Colombia, Guyana, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay, Venezuela
Ancho irlandés	5' 3"	1.600	Brasil
Ancho yárdico	3'	914	Colombia, Perú
Ancho del Cabo	3' 6"	1.067	Ecuador



- El estudio “Los ferrocarriles internacionales de Sudamérica y la Integración Económica Regional” elaborado la Comisión Económica para América Latina – CEPAL), señala que el transporte constituye un instrumento esencial de la integración económica regional (vence los obstáculos de la distancia y del territorio y agilizar los desplazamientos de bienes y personas), y para acelerar el desarrollo económico de los países latinoamericanos.
- La Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles del 1964, señala que “potenciar un transporte ferroviario, seguro, eficiente y económico, fomentando y fortaleciendo los ejes de integración latinoamericano”.
- Uno de los ferrocarriles de integración lo constituyen el corredor bioceánico central, integrado por Brasil-Bolivia –Perú.

Gabinetes Binacionales Perú - Bolivia

Los países de Perú y Bolivia celebran desde el 2015, Gabinetes Binacionales de Ministros, para fortalecer la confianza en los tomadores de decisiones del Perú y Bolivia, con un agenda bilateral para abordar los principales temas de la agenda común.

Es así que en la reunión del gabinete binacional realizo el pasado 23 de junio de 2015, que genero denominado “Declaración de Esteves”, se acordó:

23. Al manifestar su interés en el proyecto del Corredor Ferroviario Bioceánico Central impulsado por Bolivia, el Perú indicó que realizará estudios que permitan evaluar la viabilidad del mismo, para lo cual ha definido recientemente los términos de referencia para los estudios en su territorio. Asimismo, ambos países saludaron la primera reunión del subgrupo Corredor Ferroviario Bioceánico Central Bolivia-Brasil-Perú del Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planeamiento de la UNASUR realizada el 11 de junio de 2015, y acordaron participar activamente en el mismo.

- En la Declaración Conjunta N° 026-15, los Presidentes de Perú y Bolivia reunidos el 04 de noviembre de 2016, acordaron:

“Reiteraron su interés en el proyecto Corredor Ferroviario Bioceánico Central (CFBC). Destacan la suscripción del Memorándum de Entendimiento para promover la viabilidad del Corredor Ferroviario Bioceánico Central.”

- El 3 de septiembre del 2018, se realizó el Cuarto Gabinete Ministerial Binacional Perú -Bolivia, en la ciudad de Cobija, Bolivia, donde se aprobó la Declaración de Cobija, donde se reafirma:

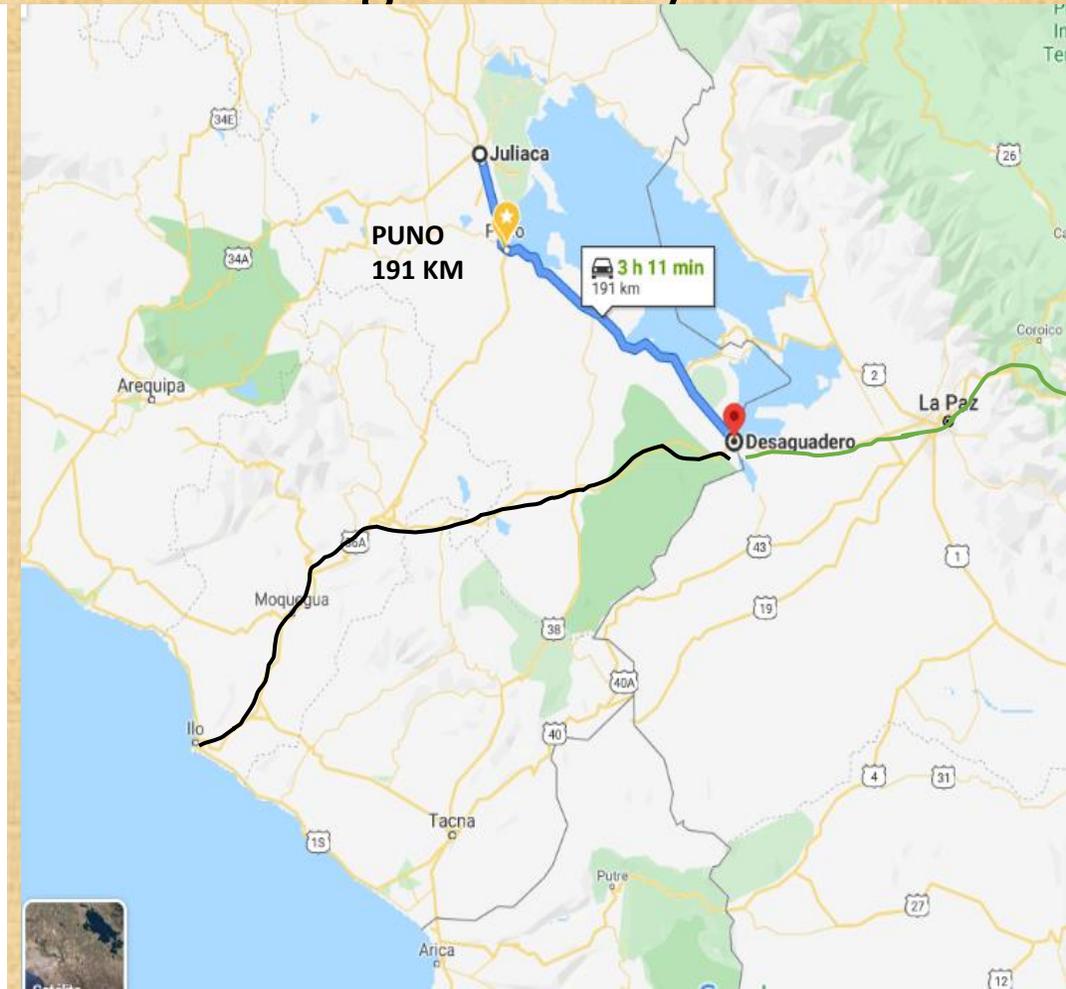
“La importancia estratégica del proyecto Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración (CFBI), por su trascendencia en la integración suramericana, su rol promotor del desarrollo socioeconómico en la región, y en el fortalecimiento de la logística del comercio exterior.”

Del Corredor Ferroviario Bioceánico

- El Tren Bioceánico es un megaproyecto de **trenes de carga impulsado** que busca unir el **Pacífico peruano con Bolivia, Paraguay, Brasil** y tendrá una extensión total de **3.858,70 kilómetros** y trasladaría **10 millones de toneladas de mercancías al año**.
- Perú tendrá un recorrido de **450 kilómetros**, más de **180 puentes por instalar** y **40 kilómetros de túneles**. En Bolivia de **1,521 kilómetros** y Brasil **1,894 kilómetros**.
- La construcción del proyecto del tren bioceánico unirá los océanos Pacífico y Atlántico.

- Es innegable que Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración (CFBI), como línea ferroviaria que tendrá un total de 3.858,70 kilómetros de longitud que partirá desde Brasil, pasará por Bolivia y culminará en Perú (Sin embargo no conecta con la Región Puno).

Economía



Potencialidades de la Región Puno

- a) En agricultura:** La **superficie agrícola** de Puno es de 4 384 905 Has., distribuidas en tierras de labranza (8,3 por ciento), cultivos permanentes (0,3 por ciento), cultivos asociados (0,3 por ciento), pastos (79,5 por ciento), producción forestal (2 por ciento) y tierras de protección (9,6 por ciento)., **promoviendo la ganadería extensiva.**
- b) Pesca:** El Lago Titicaca y la existencia de 354 lagunas permite la **producción de trucha y pisci-granjas.** En el Lago Titicaca se cuenta con 17 400 hectáreas habilitadas para la acuicultura de los cuales se utiliza el 4,5 por ciento; sin embargo, el potencial total del lago es de 142 161 hectáreas.

c) Minería: Puno cuenta con reservas de plata que constituyen el 5.3 por ciento de las reservas nacionales; en cobre posee el 0,5 por ciento y **en estaño el 10** por ciento, ocupando el primer puesto en la producción de este último metal

Las reservas de **uranio, litio ,en la Provincia de Carabaya**, actualmente en pleno proceso de exploración.

La producción minera metálica de Puno se centra principalmente en estaño, plomo, oro, plata y zinc, la explotación de estaño y la explotación minera no metálica es relevante en lo referente a la producción de cemento y cal, además de la producción de yeso y piedra laja.

d) Turismo: Se han identificado recursos turísticos de diversas características: histórico-culturales (restos arqueológicos: Sillustani, Pucará, Cutimbo, Tanka-Tanka; virreinales: Juli, Puno, Asillo, Tintiri, y culturales: Los Uros, Amantani, Taquile,); ecoturísticos y de biodiversidad (Tambopata–Candamo, nevados en las cordilleras oriental y occidental, aguas termales como Loripongo, Putina y Ayaviri); folklórico-culturales.

El dinamismo del sector se pone de manifiesto en la inversión en infraestructura hotelera observada en la ciudad de Puno, además de los servicios conexos.

Además de ser Puno la cuarta ciudad más visitada por extranjeros, a nivel nacional, después de Lima y Callao, Cusco y Arequipa.

- FINANCIAMIENTO. ALEMANIA CHINA SUIZA.
- En consecuencia, de incorporar el tramo propuesto **JULIACA – PUNO-DESAGUADERO de 191 kms**, conforme la presente iniciativa permitirá el crecimiento y desarrollo de la Macreregion SUR obviamente de la Región PUNO, generando una dinámica económica puestos de trabajo directos e indirectos, masificar el comercio y turismo
- La conexión entre los dos océanos permitiría el traslado anual de 10 millones de toneladas de mercancías y de 6 millones de pasajeros.

- GRACIAS