

Proyecto de Ley N° 282/2021-CR



PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DEL PROYECTO DE INVERSIÓN PÚBLICA "MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA DEPARTAMENTAL JU-103 TRAMO: EMP. PE-22 A PALCA – TAPO – ANTACUCHO – RICRAN – ABRA CAYAN – YAULI – PACAN – EMP. PE-3S A JAUJA – REGIÓN JUNÍN".

Los congresistas de la República que suscriben, miembros del grupo parlamentario ACCIÓN POPULAR, a iniciativa del Congresista **ILICH FREDY LOPEZ UREÑA** ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Estado y los artículos 22° inciso c) 67°, 75° y 76 del Reglamento del Congreso de la Republica, presenta el siguiente:

PROYECTO DE LEY

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Ha dado la siguiente Ley:

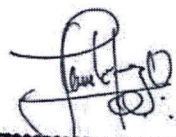
PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DEL PROYECTO DE INVERSIÓN PÚBLICA "MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA DEPARTAMENTAL JU-103 TRAMO: EMP. PE-22 A PALCA – TAPO – ANTACUCHO – RICRAN – ABBA CAYAN – YAULI – PACAN – EMP. PE-3S A JAUJA – REGIÓN JUNÍN"

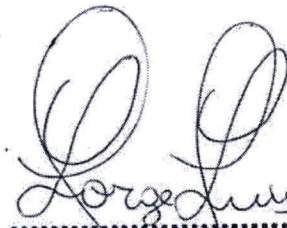
Artículo Único. – Declaración de interés nacional y necesidad pública

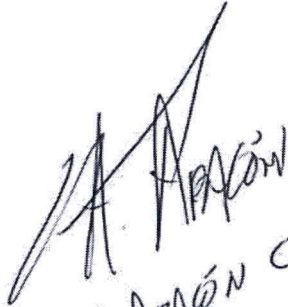
Declárese de preferente interés nacional y necesidad pública la ejecución del Proyecto de Inversión Pública "Mejoramiento de la Carretera Departamental JU-103 tramo: Emp. PE-22 a Palca – Tapo – Antacucho – Ricran – Abba Cayan – Yauli – Pancan – Emp. PE-3S a JAUJA – Región Junín", a fin de afianzar la conectividad e integración de los pueblos y las regiones vecinas.

Setiembre del 2021

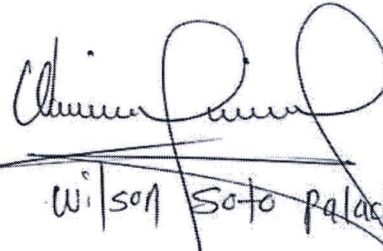

CARLOS JAVIER ZEBALLOS MADARIAGA
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA
VOCERO


ILICH FREDY LÓPEZ UREÑA
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA


JORGE LUIS FLORES ANCACHI
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA


LISA ARAÓN C.


HILDA MARLENY PORTERO LÓPEZ
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA


WILSON SOTO PALACIOS


CARLOS JAVIER ZEBALLOS MADARIAGA
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **27** de **setiembre** del **2021**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 282** 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. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1.1 ANTECEDENTES

La carretera departamental JU-103 TRAMO: Emp. PE-22 A Palca – Tapo – Antacucho – Ricran – Abba Cayan – Yauli – Pacan – Emp. PE-3S a Jauja – Región Junín, es una vía de radical importancia ubicada políticamente entre los distritos de Palca, Tapo, Antacucho, Ricran, Abra Cayan, Yauli y Pacan, entre las provincias de Jauja y Tarma del departamento de Junín, el centro de gravedad de esta vía proyectada está ubicado al norte de la provincia de Jauja y al sur de la provincia de Tarma, limita por el norte con el distrito de Palca, por el este con el distrito de Yauli, por el sur con el distrito de Jauja y por el oeste con el distrito de Palca, se ubica en la depresión interandina de las cordilleras occidental, oriental y sub andina de los andes centrales del Perú. Al centro occidental del departamento de Junín, ocupando el lado Norte del Valle del Mantaro, la zona de influencia de este proyecto es amplia y de suma importancia para los poblados que atraviesa, los mismos que serán beneficiados dinamizando su actividad económica, puesto que podrán acceder a mercados más alejados y diversos donde podrán ofrecer sus productos, logrando mejores ofertas que aumentará su poder adquisitivo, lo que redundará en beneficio de las familias, así mismo, la población se beneficiará con productos mucho más variados y a precios cómodos, así como medicinas, y en casos de emergencia podrán acceder a centros de salud más especializados si así se necesitara; consecuentemente repercutirá en mejorar su calidad de vida.

1.2 PROBLEMÁTICA RESPECTO AL PROYECTO

Este Proyecto nace a inicios del año 2018, con la formulación de estudio del Proyecto de "Mejoramiento de la Carretera Departamental JU-103 TRAMO: Emp. PE-22 A Palca – Tapo – Antacucho – Ricran – Abba Cayan – Yauli – Pacan – Emp. PE-3S a Jauja – Región Junín". A cargo de la Sub Gerencia de Estudios del Gobierno Regional de Junín.

Con fecha 17 de marzo del 2018, mediante el Informe Técnico N° 0050-2018-GRJ-GRI-SGE-UF/jata se declara viable el proyecto de inversión "Mejoramiento de la Carretera Departamental

JU-103 TRAMO: Emp. PE-22 A Palca – Tapo – Antacucho – Ricran – Abba Cayan – Yauli – Pancan – Emp. PE-3S a Jauja – Región Junín”.

Con fecha 21 de marzo del 2018, a través de Resolución Gerencial Regional de Infraestructura N° 120-2018-G.R. JUNIN /GRI se aprueba el Expediente Técnico del Proyecto “Mejoramiento de la Carretera Departamental JU-103 TRAMO: Emp. PE-22 A Palca – Tapo – Antacucho – Ricran – Abra Cayan – Yauli – Pancan – Emp. PE-3S a Jauja – Región Junín”.

El Gobierno Regional de Junín llevó a cabo el procedimiento de selección Concurso Público N° 09-2018-GR/CS – Primera Convocatoria para la contratación del servicio de consultoría para la supervisión de la obra: “Mejoramiento de la Carretera Departamental JU-103 TRAMO: Emp. PE-22 A Palca – Tapo – Antacucho – Ricran – Abra Cayan – Yauli – Pancan – Emp. PE-3S a Jauja – Región Junín”, adjudicando la buena pro a la empresa “ACRUTA & TAPIA INGENIEROS S.A.C.” suscribiéndose el contrato de Proceso N° 300-2018-GRJ/GGR de fecha 28 de diciembre de 2018, con un plazo de ejecución de obra de setecientos veinte (720) días calendario y para la liquidación y proceso de recepción de obra, sesenta (60) días calendarios, por el importe de S/. 5 600 000, bajo el sistema de contratación a tarifas (supervisión de obra) y sistema a suma alzada (liquidación de contrato de obra).

Asimismo, el Gobierno Regional de Junín llevo a cabo el procedimiento de selección Adjudicación Simplificada N° 028-2019-GRJ/CS – Primera Convocatoria para la contratación de la ejecución de la obra “Mejoramiento de la Carretera Departamental JU-103 TRAMO: Emp. PE-22 A Palca – Tapo – Antacucho – Ricran – Abba Cayan – Yauli – Pacan – Emp. PE-3S a Jauja – Región Junín”, habiéndose adjudicado la buena pro al consorcio “VIAL WANKA”, suscribiéndose el Contrato N° 074-2019/GRJ/ORAF del 16 de agosto de 2019, consorcio integrado por las empresas ATLANTIC S.A.C. (50% de participación), EXTRACO S.A. SUCURSAL PERÚ (48% de participación) y TRUJILLO & INGENIEROS CONTRATISTAS MINEROS S.A-C. (2% de participación), con un plazo de ejecución de setecientos veinte (720) días calendarios, por el importe de S/. 149 372 506. 10, bajo el sistema de contratación a precios unitarios, cuya fecha de inicio de ejecución de la obra

fue el 3 de octubre de 2019 y la fecha de culminación contractual prevista para el 21 de setiembre de 2021.

La Contraloría General de la República en cumplimiento a sus actividades de control concurrente, solicita a la Sub Gerencia de Supervisión y Liquidación de Obras, mediante memorandos N° 690 y 737 -2019-GRJ/OCI de 11 de noviembre y 6 de diciembre de 2019, consecuentemente la referida instancia remitió reportes N° 428 y 478-2019-GRJ/GRI de 14 de noviembre y 11 de diciembre de 2019, respectivamente; además, la comisión de control realizó la inspección física a la obra conjuntamente con especialistas técnicos, suscribiéndose el acta N° 002-2019/OCI-GRJ-SCC-Mejoramiento de la Carretera Departamental JU 103 de 28 de noviembre de 2019.

De la revisión de documentos recabados la Contraloría General de la República ha identificado situaciones adversas que afectan o podrían afectar la continuidad del proceso y/o el resultado o el logro de los objetivos de la ejecución de la obra, estas situaciones son:

El personal profesional propuesto por el contratista y por la supervisión, no se encuentran de manera permanente en obra, poniendo en riesgo la correcta ejecución técnica, económica y administrativa de la obra y del cumplimiento del contrato.

La entidad no realizó oportunamente los trámites exigidos para el otorgamiento de la certificación ambiental, además, las consultas realizadas por el contratista no han sido absueltas, situaciones que generarían ampliaciones de plazo en perjuicio al cumplimiento contractual y mayores gastos económicos a la entidad.

El contratista viene realizando el análisis de muestras de canteras incumpliendo la normativa aplicable; situación que podría generar resultados no confiables de los estudios granulométricos.

La obra que está a cargo del Gobierno Regional de Junín (GRJ), tiene un avance físico que no supera el 27% según el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) y contando con la falta de permisos necesarios para su avance, como son la autorización del uso del agua que tiene que ser otorgado por la Autoridad Nacional de Agua - ANA, también falta la habilitación de más Depósitos

de Material Excedente (áreas auxiliares para el depósito de desmontes), también se carece de permisos de deforestación otorgados por el Servicio Nacional Forestal y la habilitación de terrenos y viviendas.

El Gobierno Regional de Junín acusa a la empresa contratista "Consortio Vial Wanka" de incumplimiento contractual optando por anular el contrato firmado, ante esto la empresa contratista interpone una medida cautelar arbitral a fin de que se mantenga el estatus quo del contrato, para que se resuelva la controversia de la mejor manera posible, sin que se afecte la ejecución de la obra, sin embargo, con Resolución N° 8, el Tribunal Arbitral de la Cámara de Comercio de Huancayo – CCH, resolvió dejar sin efecto la medida cautelar dictada el 04 de diciembre del 2020.

La obra está paralizada desde el 01 de julio del año en curso, ocasionando un descontento generalizado que derivó en la obstrucción de la Carretera Central, lo que ha ocasionado grandes pérdidas a los pobladores y a los transportistas de nuestra región.

Conforme se advierte de lo señalado, la necesidad de contar con este proyecto está sustentada hace más de cuatro años, sin embargo, a la fecha no se ha visto concretada, creando inconformidad y malestar en la población de la zona de influencia de dicha obra, toda vez que la jurisdicción donde se ejecutará, requiere de modo urgente mejorar su economía y la calidad de vida de todas las familias que hasta hoy se ven postergadas por no tener esta vía de acceso sin tener la oportunidad de mejorar sus ingresos, la expectativa de vida y desarrollo de los pueblos a los que beneficiará, pudiendo acceder además a niveles educativos de mayor calidad que sin carreteras adecuadas no es viable, mucho más aún si es que se carece de recursos económicos. Desafortunadamente a la fecha la población no puede gozar de los beneficios de una vía terrestre óptima, sufriendo los perjuicios de una carretera sin las condiciones mínimas para impulsar el desarrollo de esta amplia zona, es por eso que actualmente hay un descontento generalizado en la población del sector de influencia de dicho proyecto de inversión, siendo caldo de cultivo para que cundan los conflictos sociales ocasionados por el malestar.

También es necesario remarcar que la inconclusión de este proyecto ocasiona accidentes de tránsito con consecuencias fatales, siendo el último accidente el acaecido el 17 de agosto del año en curso, donde dos personas que se dirigían a bordo de una mototaxi se despistaron en la carretera JU – 103 tramo comprendido entre los distritos de Tapo y Ricran, de las provincias de Tarma y Jauja, cayendo a un profundo abismo, falleciendo en el lugar, hecho lamentable que se puede evitar con vías modernas y bien señalizadas.

Es por el impacto que este proyecto tiene en la población, que su ejecución debe **declararse de interés nacional y de necesidad pública**, por el cambio radical que este proyecto tendría en la población, debiendo recomendarse al Ejecutivo su consecución de manera inmediata, venciendo todo obstáculo administrativo que se oponga a su concretización. Lo contrario, sería condenar a los poblados a la pobreza permanente, sin los medios adecuados para mejorar, sin poder acceder a mejores niveles de vida, mejor educación, medios de producción óptimos y precios justos, tanto en la venta de sus productos, como en los productos y medicinas que diariamente se adquieren para vivir. Lo que derivaría en conflictos sociales que perjudicaría aún más la precaria economía de los pobladores de este sector.

1.3 ASPECTOS SOCIOECONÓMICOS

Las actividades económicas más importantes en las zonas de influencia del presente proyecto son, la agricultura y la ganadería, los que con la materialización de este proyecto lograrán mejores condiciones para los pobladores de los distritos mencionados.

AGRICULTURA

Uno de las principales actividades económicas que se desarrolla en la zona es la agricultura, existiendo un interés creciente por el cultivo de papa, maíz y otros productos regionales, puesto que los suelos son aptos y de grandes dimensiones por lo que el productor puede ampliar la variedad de sus cultivos y generar más riqueza sostenida. La mayoría de los agricultores manejan cultivos de pan llevar (papa, maíz, quinua, trigo, frijol), pero por falta de una vía adecuada es difícil

y casi imposible transportar sus productos a los mercados, pues el costo de transporte es muy elevado e incrementa en demasía los costos de producción y en otros casos impide que los productos lleguen al mercado.

CRIANZA PECUARIA

Otra de las actividades desarrolladas por la población del sector es la crianza pecuaria (vacuno, porcino, animales menores) la mayoría de los pobladores cuentan con pastizales y fuentes de agua adecuados, pero las vías de acceso no son las más óptimas, ocasionando que no haya un apoyo técnico efectivo, además también se impide que la población tenga acceso a créditos adecuados que permitan su mejor desarrollo, en algunos casos no se cuenta con la adjudicación y la titulación de sus tierras que pueda servir como aval a dichos créditos, haciendo que la economía del poblador quede postrada por falta de oportunidades.

COMERCIO

La falta de vías adecuadas hace que el acceso a mercados sea difícil, por lo que no se puede ofrecer los productos de los pobladores a mercados mayores, donde no solamente se vendería con una mayor celeridad, sino que también se vendería a un mayor precio, pudiendo acceder al mercado regional mediante ferias regionales y porque no, al mercado nacional, con productos de calidad y que sean reconocidos a nivel nacional.

Así mismo, los pobladores tienen que pagar sobre costos por la compra de productos para su vida diaria, puesto que las vías inadecuadas hacen que los fletes se conviertan en onerosos, haciendo que los productos sean más caros a comparación de otras poblaciones que cuentan con vías modernas, esto atenta no solamente a la exigua economía de los pobladores de la zona, sino que también amenaza la vida de estos, puesto que las medicinas son mucho más caras, por lo acceder a un adecuado sistema de salud implica un esfuerzo económico extra

1.4 OBJETIVOS DEL PROYECTO

Con la consecución de este proyecto se quiere realizar: el mejoramiento de 68.66 Km a nivel de asfaltado, sección de vía 6.6 m con sobre ancho de 1,2 m, cunetas revestidas de concreto, con mejoramiento de base y sub base, construcción de puentes, pontones, alcantarillas, badenes, muros de contención, cunetas, defensas riverieñas, señalizaciones y otros; también se desea realizar un programa de concientización, organización, constitución y capacitación de comités de mantenimiento rutinario y periódico.

Otro de los objetivos es disminuir los costos de transporte, disminuir los accidentes de tránsito, mejorar la vía para intensificar el flujo comercial y de ese modo elevar el nivel socioeconómico de las comunidades aledañas en extrema pobreza, además posibilitar el acceso permanente a todas las áreas de cultivo.

Es también necesario remarcar que la ejecución de este proyecto creará un empleo directo temporal para los pobladores de la zona, en el tiempo que dure la ejecución de los trabajos de construcción de la vía, lo que acrecentará el poder adquisitivo de las familias beneficiadas.

1.5 CUADRO DE POBLACIÓN EXISTENTE EN DISTRITOS DE INFLUENCIA

Distrito	Total	Población		Total	Urbana		Total	Rural	
		Hombres	Mujeres		Hombres	Mujeres		Hombres	Mujeres
TAPO	4 473	2 289	2 184	-	-	-	4 473	2 289	2 184
PALCA	5 543	2 771	2 772	3 105	1 526	1 579	2 438	1 245	1 193
YAULI	5 341	3 541	1 800	4 340	2 709	1 631	1 001	832	169
PANCÁN	1 226	586	640	-	-	-	1 226	586	640
RICRÁN	1 296	643	653	-	-	-	1 296	643	653
JAUJA	17 908	8 548	9 360	17 796	8 492	9 304	112	56	56
TOTAL	35 787	18 378	17 409	25 241	12 727	12 514	10 546	5 651	4 895

Fuente INEI: Resultados definitivos de los Censos Nacionales 2017: XII de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades Indígenas

1.6 TRANSPORTE BENEFICIADO

Uno de los principales beneficiados con la construcción de este proyecto son los transportistas que diariamente transitan por esta concurrida vía, en la actualidad el tránsito, el flujo de vehículos que circulan por la carretera por día es un máximo de 267 vehículos (camioneta, combi, bus y camiones) y el mínimo es de 140 vehículos (camioneta, combi, bus y camiones), lo cual es una cantidad considerable, los mismos que son los directos beneficiarios de este proyecto.

1.7 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El mejoramiento de la carretera tramo EMP. PE-22 a Palca – Tapo – Antacucho – Ricran – Abracayan – Yauli – Pacan – Emp. PE – 3S a Jauja, implica la implementación y mejoramiento de: puentes, pontones, alcantarillas, badenes, muros de contención, cunetas, defensas riverieñas, señalizaciones, programa de concientización, organización, y capacitación de comités de mantenimiento rutinario y periódico.

1.8 CRITERIOS DE DISEÑO Y EJECUCIÓN

El planteamiento general de este proyecto está influido por el Manual de Diseño de Puentes – 2016 (AASHTO-JRFD) y Diseño Geométrico DG – 2018. Establece las condiciones generales para la preparación de un proyecto, así como las cargas a las que serán sometidas las estructurales, la resistencia de los materiales que lo conforman, las deformaciones que se puedan producir y los métodos de análisis para evaluar su comportamiento con seguridad y estabilidad en su periodo de vida útil. Asimismo, las especificaciones AASHTO para el diseño de puentes por el método LRFD.

El Manual de Carreteras Diseño Geométrico, es un documento normativo que organiza y recopila las técnicas y procedimientos para el diseño vial, en función a su concepción y desarrollo, y acorde a determinados parámetros. Abarca la información necesaria y los diferentes procedimientos, para la elaboración de diseño geométrico de los proyectos, de acuerdo a su categoría y nivel de servicio, en concordancia con las demás normativas vigentes sobre la gestión de la infraestructura vial.

Para la clasificación de los suelos se ha tomado en cuenta el Sistema Unificado de Clasificación de Suelos (SUCS) y el estudio de mecánica de suelos según se muestra en los certificados de los ensayos realizados.

Los agregados que la obra requiere serán provenientes de la zona o entorno de la misma, los materiales complementarios y de acabados provendrán de la zona de producción o comercialización y deben cumplir con las especificaciones técnicas generales para Construcción y el Manual de Ensayos de Materiales Para Carreteras, así como suelos geología, geotécnica y pavimentos, y por último El Manual de Diseño de Puentes.

Los procedimientos constructivos para el presente proyecto serán ejecutados de acuerdo a las especificaciones técnicas del proyecto y lo especificado en el Manual de Carreteras – Especificaciones Técnicas Generales Para Construcción EG-2013.

1.9 CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO

El proyecto "Mejoramiento de la Carretera Departamental JU-103 tramo: Emp. PE-22 a Palca – Tapo – Antacucho – Ricran – Abba Cayan – Yauli – Pacan – Emp. PE-3S a JAUJA – Región Junín" tiene las siguientes características;

Asfaltado de 68.66 km de vía con pavimento flexible en caliente de 2", con mejoramiento de base y sub base de 30 cm con material de préstamo clasificado, sección de vía de 6.6. m con 3.3 m de carril en cada sentido, sobre ancho de 1.2 m a cada lado del carril con cunetas revestidas de concreto de 80x30 cm. Dos puentes de concreto armado tipo viga – losa de 18 m y 15 m, con sub estructura de concreto armado de 7.5 m de altura y losas de aproximación en concreto armado en las progresivas 3 + 595 (18m) y 39 + 631 (15 m), de sección 6.6 m con veredas y barandas metálicas.

Ocho pontones de concreto armado tipo losa de 9 m, 6 m y 4 m, con sub estructura de concreto armado y ciclópeo con losas de aproximación en concreto armado en las progresivas 7 + 456 (9m),



67 + 539 (9m), 0+783 (6m), 8 + 908 (6m), 26 + 807 (6m), 35 + 125 (6m – Var. Ricran), 32 + 875 (6m – Var. Ricran) y 60 + 647 (4m) de sección 6.6m con veredas y barandas metálicas.

Alcantarillas TMC con marcos de concreto y emboquillados de piedra y mortero: 17 und TMC de 36" con marco de concreto, 52 und TMC de 36" con caja toma, 31 und TMC de 48" con marco de concreto, 4 und TMC de 60" con marco de concreto y 1 und TMC de 72" con marco de concreto, de 9.15 ml de longitud.

Alcantarillas tipo marco de concreto armado en la prog. 40 + 870, de 3m x 3m, con canal de ingreso emboquillado con piedra y mortero.

Badenes de concreto armado con canales de ingreso y salida emboquillados de piedra y mortero en las progresivas: 35 + 490 y 44 + 900.

Muros de concreto ciclópeo de 394 ml, con alturas variables de 5m, 4.5m 3.5 y 3m en todo el tramo de la carreta, con filtros drenantes y geotextiles.

Muros de contención de concreto armado de 400 ml, con alturas variables de 10m, 7.5m y 5.6m en todo el tramo de la carreta, con filtros drenantes y geotextiles.

Zanjas de drenaje con geotextil, tubería ranurada y grava drenante de 80 x 50 cm, entre las progresivas 22 + 700 al 26 + 600.

Pase de canal de riego de concreto armado, con tarrajeo impermeabilizado.

Canalización pluvial de concreto armado entre las progresivas 0 + 000 al 0 + 800, con tarrajeo impermeabilizado y tapas de concretos prefabricados.

Defensas riverañas con enrocado de protección de 3m x 1.5m, en las progresivas 31 + 600 (40ml) y 32 + 400 (40ml).

Defensas riverañas con cajas de gaviones, de 4m x 5m, en las progresivas 26 + 900 (40ml), 27 + 000 (40m), 27 + 100 (25m), 27 + 300 (40ml), 27 + 800 (40m), 28 + 600 (45m), 29 + 100 (30m) y 32 + 100 (40ml).

Señalización a lo largo de toda la vía con: señales informativas, reglamentarias, preventivas, guardavías metálicos, postes delineadores, marcas en el pavimento, tachas reflectivas, pinturas en parapetos de muros, gibas y/o resaltos y postes kilométricos.

Mitigación de impacto ambiental con: plan de manejo ambiental, programa de prevención, plan de contingencias, plan de abandono y cierre y plan de relaciones comunitarias.

Capacitación en mantenimiento rutinario y periódico de la vía a los comités de la zona.

II. EL EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA QUE SE PROPONE SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL.

El presente proyecto de ley no contraviene ninguna norma de rango constitucional ni legal, su aprobación no implica la derogación de norma alguna, siendo más bien que se encuentra acorde a los lineamientos de la actual política de desarrollo y mejoramiento de la infraestructura vial del país.

III. EL ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La aprobación del presente proyecto de ley no implica un costo adicional que afecte el presupuesto nacional, siendo que tiene un carácter declarativo, mediante el cual se busca exhortar al Poder Ejecutivo, se ejecute con premura el Proyecto de Inversión Pública "Mejoramiento de la Carretera Departamental JU-103 TRAMO: Emp. PE-22 A Palca – Tapo – Antacucho – Ricran – Abba Cayan – Yauli – Pacan – Emp. PE-3S a Jauja – Región Junín" con la finalidad de optimizar su transitabilidad acorde a los estándares requeridos, para fomentar la seguridad, el desarrollo educativo y económico para mejorar la calidad de vida de la población.



ILICH FREDY LÓPEZ UREÑA

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

IV. LA RELACIÓN DE LA INICIATIVA CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO EXPRESADAS EN EL ACUERDO

La presente iniciativa legislativa se enmarca en las siguientes Políticas de Estado del Acuerdo Nacional:

Política de Estado N° 10. Reducción de la pobreza.

Política de Estado N° 11. Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación.

Política de Estado N° 18. Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica.

Política de Estado N° 21. Desarrollo en infraestructura y vivienda.

Por tal sentido la propuesta de ley guarda relación directa con las Políticas de Estado expresadas en el Acuerdo Nacional.