Proyecto de Ley N°...7283/2023-CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
13 MAR. 2024
RECIBIDO
Firma: Hora: 09:50

PERÚ
CONGRESO de la REPÚBLICA

ALEX ANTONIO PAREDES GONZALES
CONGRESISTA DE LA REPUBLICA

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Unidad, la Paz y el Desarrollo"

**SUMILLA: LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PUBLICA E INTERÉS NACIONAL EL SISTEMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL, DESTINADO A REDUCIR LAS BRECHAS DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES EN LA PROVINCIA DE AREQUIPA**

El Congresista de la República, **ALEX ANTONIO PAREDES GONZALES,** integrante del Grupo Parlamentario BLOQUE MAGISTERIAL DE CONCERTACION NACIONAL, con la facultad que establece el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y conforme a lo dispuesto por los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta la siguiente propuesta legislativa:

EL CONGRESO DE LA REPUBLICA;
Ha dado la siguiente Ley:

# LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PUBLICA E INTERÉS NACIONAL EL SISTEMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y ALTERNATIVO, DESTINADO A REDUCIR LAS BRECHAS DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES EN LA PROVINCIA DE AREQUIPA

**Artículo 1.- OBJETO DE LA LEY**
La presente Ley tiene por objeto declarar de necesidad publica e interés nacional el sistema de infraestructura vial y alternativo, destinado a reducir las brechas de transporte y comunicaciones en la provincia de Arequipa.

**Artículo 2. - FINALIDAD DE LA LEY**
La Finalidad de la presente ley, es dotar de un sistema de infraestructura vial y alternativo eficiente, que permita la conectividad, movilidad y acceso a servicios básicos para sus habitantes, para impulsar el desarrollo integral de esta metrópoli, fortaleciendo su economía y mejorando la calidad de vida de sus ciudadanos.

**Artículo 3.- AMBITO DE APLICACIÓN**
La presente Ley tiene un alcance intersectorial del Estado Peruano, abarcando a todas las instituciones involucradas en la formulación de propuestas destinadas a mejorar y reducir las brechas de transporte y comunicación en la Provincia de Arequipa. Esta normativa se aplica de manera integral y obligatoria en dicha jurisdicción, garantizando la participación y colaboración de los diversos actores gubernamentales, privados y de la sociedad civil que contribuyan al desarrollo del Sistema de Infraestructura Vial y Alternativo en dicha provincia.

**Artículo 4. OBJETIVOS**
a) Reducir las brechas de transporte y comunicaciones en la provincia de Arequipa.
b) Mejorar la accesibilidad de las zonas urbanas, peri urbanas y rurales.
c) Estimular el desarrollo económico y comercial de la provincia.
d) Facilitar el acceso a servicios públicos básicos.

**Artículo 5: FINANCIAMIENTO**
La ejecución del Sistema de Infraestructura Vial se financia con cargo al presupuesto institucional de las entidades públicas involucradas, no requiriendo presupuesto adicional. Además, se autoriza al Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) a tomar las

acciones necesarias, como convenios de aporte financiero u otros mecanismos no reembolsables, para agilizar la recuperación de los servicios de transporte prioritarios en la Provincia de Arequipa.

## DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

**PRIMERA. – Declaración de Necesidad Pública e Interés Nacional**

Se declara de necesidad pública e interés nacional los siguientes proyectos y obras de infraestructura para el desarrollo de la Provincia de Arequipa:

1. Mejoramiento del Servicio de Transporte Urbano de pasajeros en Arequipa.
2. Creación del puente conexión y vías de accesos, entre la Urb. Esmeraldas del distrito de José Luis Bustamante y Rivero y la zona industrial de Umapalca del distrito de Sabandia, provincia de Arequipa.
3. Mejoramiento de los servicios de transitabilidad entre los distritos de Yanahuara y Cerro Colorado a través de las vías calle Grande - La Ronda y Av. Metropolitana.
4. Mejoramiento del servicio de transitabilidad vial de la carretera vecinal de interconexión entre (Emp. AR-725 (DV. Yuracmayo 1ra.) y AR 714 del distrito de Vitor y distrito de Yura, de la provincia de Arequipa.
5. Reubicación del corredor ferroviario de carga minera y de materiales peligrosos, fuera del área urbana.
6. Implementación de un sistema de transporte multimodal a nivel terrestre y en teleféricos, para los distritos cuya topografía lo requiere, en la provincia de Arequipa.

Firmado digitalmente por: GUTIERREZ TICONA Raul Silvio FAU 20161749126 soft
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 11/03/2024 11:23:49-0500

Firmado digitalmente por: TELLO MONTES Nivardo Edgar FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/03/2024 11:15:44-0500

**SEGUNDA. – Rol de las instituciones**

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio de Economía y Finanzas y la Municipalidad Provincial de Arequipa, actúan de acuerdo a sus competencias para el cumplimiento de la presente ley.

Firmado digitalmente por: VASQUEZ VELA Lucinda FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/03/2024 09:45:07-0500

Firmado digitalmente por: PAREDES GONZALES Alex Antonio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 08/03/2024 14:17:31-0500

Firmado digitalmente por: VASQUEZ VELA Lucinda FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/03/2024 09:45:23-0500



Firmado digitalmente por: TACURI VALDIVIA German Adolfo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/03/2024 10:29:51-0500



Firmado digitalmente por: MEDINA HERMOSILLA Elizabeth Sara FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/03/2024 10:46:37-0500

## EXPOSICION DE MOTIVOS

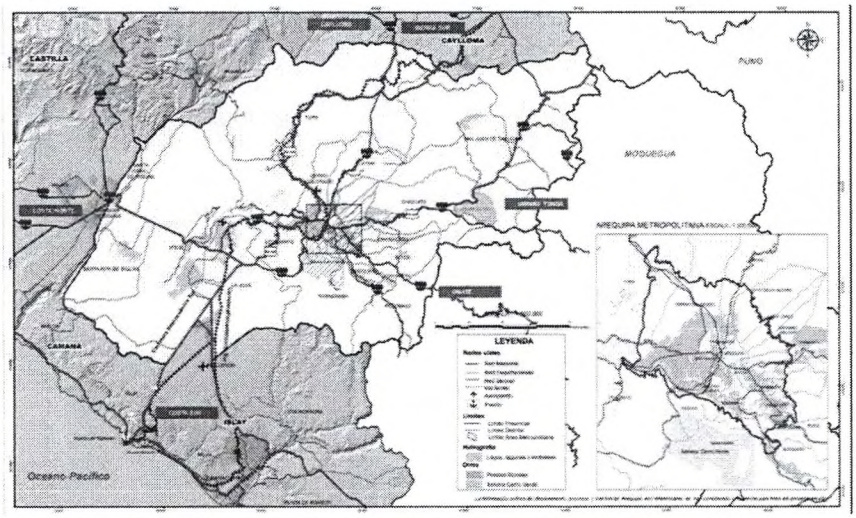
## I. INTRODUCCIÓN:

El acceso a la provincia de Arequipa, capital del departamento, se realiza mediante transporte aéreo, terrestre y ferroviario. La red vial provincial abarca 1,553.1 km, distribuidos en red nacional (475.4 km), departamental (319.6 km) y vecinal (758.1 km), con diversos tipos de pavimentación. Las vías nacionales están en buen estado y son mantenidas regularmente, mientras que las departamentales presentan algunas deficiencias, especialmente en caminos de trocha.

Los caminos vecinales requieren inversiones para mejorar su estado. Las vías urbanas están clasificadas en varios grupos según su importancia y carga vehicular. En los últimos años, el aumento del tráfico ha generado dificultades de accesibilidad y movilidad, especialmente en el centro de la ciudad y en las vías de acceso a la provincia.

La falta de infraestructura adecuada y la implementación de proyectos de transporte masivo, enfrentan obstáculos debido a la falta de estudios integrales y la complejidad del sistema de transporte. Es necesario desarrollar una metodología que considere aspectos técnicos, sociales y ambientales para mejorar la planificación y ejecución de proyectos viales.

**Gráfico N°01**




**Nota. Mapa Transportes en Arequipa año 2021. Fuente Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN)**

## II. FUNDAMENTACIÓN:

El proyecto de ley que se presenta se sustenta en una serie de consideraciones fundamentales que abordan tanto la necesidad urgente



Plaza Bolívar, Av. Abancay s/n Ofic. 218- Lima, Perú
Central telefónica: 311-7777

de mejorar las condiciones de transporte y comunicaciones como los beneficios potenciales que esta acción puede aportar al desarrollo integral de la provincia y al bienestar de sus habitantes.

- **Necesidad de Mejora de la Infraestructura Vial:** Arequipa, como una de las provincias más importantes del Perú, requiere urgentemente una mejora significativa en su infraestructura vial y alternativa. Las vías de transporte actuales pueden estar obsoletas, insuficientes o en mal estado, lo que limita la conectividad, la movilidad y el acceso a servicios esenciales para los habitantes de la provincia.

- **Impacto en la Economía Regional:** Una infraestructura vial eficiente es crucial para estimular el desarrollo económico y comercial de Arequipa. Mejorar las vías de comunicación facilitará el transporte de bienes y personas, promoviendo así el comercio local, el turismo y la inversión en la región. Además, una red de transporte eficiente puede atraer nuevas empresas e industrias, generando empleo y contribuyendo al crecimiento económico sostenible.

- **Mejora de la Calidad de Vida**: Una infraestructura vial adecuada no solo facilita el transporte de mercancías y personas, sino que también mejora la calidad de vida de los habitantes al garantizar un acceso más rápido y seguro a servicios básicos como salud, educación y recreación. Esto es especialmente relevante para las zonas rurales y periurbanas, donde la falta de infraestructura adecuada puede limitar el acceso a estos servicios vitales.

- **Reducción de Brechas Sociales:** La mejora de la infraestructura vial puede contribuir a reducir las brechas sociales y económicas entre las zonas urbanas y rurales de la provincia. Al conectar de manera más efectiva estas áreas, se facilita el acceso a oportunidades educativas, laborales y comerciales para todos los habitantes, independientemente de su ubicación geográfica.

- **Consideraciones de Interés Nacional:** Dada la importancia estratégica de Arequipa en el contexto nacional, mejorar su infraestructura vial se considera de interés nacional. Una provincia bien conectada no solo beneficia a sus habitantes, sino que también fortalece la integración regional y contribuye al desarrollo equilibrado y sostenible de todo el país.

- **Sostenibilidad Financiera:** Si bien la mejora de la infraestructura vial puede requerir una inversión inicial significativa, los beneficios a largo plazo superan con creces los costos. Además, la sostenibilidad financiera de los proyectos puede garantizarse mediante la asignación eficiente de



Plaza Bolívar, Av. Abancay s/n Ofic. 218- Lima, Perú
Central telefónica: 311-7777

recursos y la participación del sector público y privado en su financiamiento y ejecución.

- **Proyectos de Inversión Pública en la Provincia de Arequipa:** De acuerdo a la información proporcionada por el alcalde la Municipalidad Provincial de Arequipa y su equipo de funcionarios, en las reuniones sostenidas, dan a conocer que es de necesidad pública e interés nacional los siguientes proyectos y obras de infraestructura para el desarrollo de la Provincia de Arequipa:

1. **Mejoramiento del Servicio de Transporte Urbano de pasajeros en Arequipa:**
   El sustento para el mejoramiento del servicio de transporte urbano de pasajeros en Arequipa se basa en la necesidad de satisfacer las demandas de movilidad de una población considerable. Con un estimado de 93,144,051 habitantes beneficiarios, es crucial garantizar un sistema de transporte eficiente y seguro que permita el desplazamiento óptimo de la población en la ciudad.

   La cadena funcional del transporte urbano identifica la importancia de este servicio como parte fundamental de la infraestructura urbana. Mejorar el transporte urbano no solo implica facilitar el movimiento de personas de un punto a otro, sino también contribuir al desarrollo económico y social de la región. Un sistema de transporte eficiente fomenta la integración social al brindar acceso equitativo a oportunidades laborales, educativas y recreativas.

   Además, el mejoramiento del servicio de transporte urbano puede tener un impacto positivo en la calidad de vida de los habitantes de Arequipa al reducir los tiempos de viaje, disminuir la congestión vehicular y mejorar la calidad del aire al fomentar el uso de transporte público ecoeficiente en lugar de vehículos particulares.

   El mejoramiento del servicio de transporte urbano en Arequipa se fundamenta en la necesidad de satisfacer las demandas de movilidad de una población considerable, promover el desarrollo económico y social, y mejorar la calidad de vida de los habitantes mediante un sistema de transporte eficiente y seguro.

2. **Creación del puente conexión y vías de accesos, entre la Urb. Esmeraldas del distrito de José Luis Bustamante y Rivero y la zona industrial de Umapalca del distrito de Sabandía, provincia de Arequipa**



Plaza Bolívar, Av. Abancay s/n Ofic. 218- Lima, Perú
Central telefónica: 311-7777

El proyecto surge de la necesidad de mejorar la conectividad entre el centro de Arequipa y los distritos del sureste de la provincia, que están separados por una quebrada formada por el río Andamayo-Chiguata-Sabandia-Socabaya. La limitada infraestructura vial existente, compuesta por solo dos vías asfaltadas y dos puentes, resulta insuficiente para satisfacer las demandas de tráfico de una población en constante crecimiento y un parque vehicular en expansión.

El objetivo principal es integrar de manera segura y adecuada estos sectores, proporcionando una nueva vía arterial que conectará el Distrito de José Luis Bustamante y Rivero con los distritos de Characato, Socabaya y Mollebaya, con la proyección de unirse a la futura autopista Yarabamba – Cocachacra, de las provincias de Arequipa e Islay. Además, se construirá una vía colectora para conectar la vía arterial con la Urbanización Las Esmeraldas, ofreciendo una mayor accesibilidad y facilitando la circulación de peatones, ciclistas y vehículos motorizados.

Este proyecto, alineado con el Plan de Desarrollo Metropolitano de Arequipa, busca mejorar la articulación y la fluidez del tráfico urbano, así como promover el desarrollo económico y social del sector sureste de la ciudad. Con una longitud total de 1830.836 metros lineales, el proyecto no solo mejorará la infraestructura vial, sino que también incluirá obras complementarias, como el mejoramiento de veredas y la instalación de señalización, para garantizar la seguridad de todos los usuarios de la vía.

3. **Mejoramiento de los servicios de transitabilidad entre los distritos de Yanahuara y Cerro Colorado a través de las vías calle Grande - La Ronda y Av. Metropolitana.**

El mejoramiento de los servicios de transitabilidad entre los distritos de Yanahuara y Cerro Colorado, a través de las vías Calle Grande - La Ronda y Av. Metropolitana, es una iniciativa crucial para optimizar la movilidad y la conectividad con la vía metropolitana en la ciudad de Arequipa.

Estas vías son fundamentales para solucionar el tráfico urbano y la circulación de vehículos entre los distritos mencionados. Sin embargo, actualmente presentan diversas deficiencias que afectan negativamente la calidad del servicio de transporte y la seguridad vial.



Plaza Bolívar, Av. Abancay s/n Ofic. 218- Lima, Perú
Central telefónica: 311-7777

El proyecto de mejoramiento implicaría la rehabilitación integral de las vías, la ampliación de carriles, la implementación de semáforos y señalización clara, así como la construcción de pasos peatonales seguros. Estas medidas no solo mejorarían la fluidez del tráfico y reducirían los tiempos de viaje, sino que también contribuirían a disminuir el riesgo de accidentes y mejorarían la experiencia de transporte para los residentes y visitantes de la ciudad.

Además, el mejoramiento de estas vías tendría un impacto positivo en el desarrollo económico y social de los distritos involucrados, al facilitar el acceso a áreas comerciales, centros educativos y de salud, así como a otros servicios públicos. Asimismo, promovería el turismo al hacer más accesibles los sitios de interés ubicados en estas zonas.

El proyecto de mejoramiento de los servicios de transitabilidad entre los distritos de Yanahuara y Cerro Colorado representa una inversión necesaria para promover la eficiencia, seguridad y comodidad en el transporte urbano de Arequipa, así como para impulsar el desarrollo integral de la ciudad y mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

4. **Mejoramiento del servicio de transitabilidad vial de la carretera vecinal de interconexión entre (Emp. AR-725 (DV. Yuracmayo 1ra.) y AR 714 del distrito de Vitor y distrito de Yura, de la provincia de Arequipa.**

El mejoramiento del servicio de transitabilidad vial de la carretera vecinal de interconexión entre la Emp. AR-725 (DV. Yuracmayo 1ra.) y la AR 714, que conecta los distritos de Vitor y Yura en la provincia de Arequipa, es una medida esencial para promover el desarrollo socioeconómico de la región y mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

Esta carretera desempeña un papel crucial en la conectividad de los distritos de Vitor, Yura; por ende, el corredor andino y conexión a la Inter oceánica, facilitando el acceso a servicios básicos como educación, salud, comercio y desarrollo económico local.
Esta vía implicaría la rehabilitación y ampliación de la infraestructura vial, incluyendo la nivelación del terreno, la infraestructura, el asfaltado de la carretera y la instalación de señalización adecuada. Estas acciones no solo mejorarían la transitabilidad y seguridad vial, sino que también promoverían la integración

económica regional y el desarrollo turístico al facilitar el acceso a sitios de interés en la zona.

Además, el proyecto generaría empleo local durante su ejecución y contribuiría al fortalecimiento de la economía regional al mejorar las condiciones para la actividad comercial y agrícola. En resumen, el mejoramiento del servicio de transitabilidad vial de esta carretera es una inversión necesaria y estratégica para impulsar el progreso y el bienestar en la provincia de Arequipa.

5. **Reubicación del corredor ferroviario de carga minera y de materiales peligrosos, fuera del área urbana.**

El Ferrocarril del Sur es una pieza fundamental en la infraestructura logística del sur peruano, pero su ubicación dentro del área urbana de Arequipa presenta riesgos significativos para la seguridad de la ciudad. Además de los accidentes de tránsito que ya han ocurrido, existe el peligro potencial de descarrilamientos y derrames de sustancias peligrosas, lo que podría poner en riesgo la vida de los habitantes y el patrimonio de la ciudad.

El Plan Nacional de Ferrocarriles establece la necesidad de reubicar la línea férrea y los talleres del Ferrocarril del Sur fuera del área urbana de Arequipa, una medida respaldada por el Gobierno Regional de Arequipa y todas las municipalidades distritales afectadas. La reubicación propuesta implica un cambio en el trazo de la vía, reduciendo los riesgos y mejorando la eficiencia del transporte ferroviario.

Esta reubicación no solo garantizará la seguridad de los ciudadanos, sino que también creará oportunidades para mejorar la movilidad urbana sostenible en Arequipa y promover el desarrollo del Centro Histórico de la ciudad. Además, la creación de un nuevo terminal ferroviario fuera del área urbana permitirá la implementación de una Zona de Actividad Logística multimodal, contribuyendo al crecimiento económico de la región.

Es responsabilidad del Ministerio de Transportes y Comunicaciones intervenir de inmediato para eliminar los riesgos que el Ferrocarril del Sur representa para Arequipa. La participación del sector privado, a través de mecanismos como Obras por Impuestos, será fundamental para garantizar la implementación efectiva de la solución propuesta en un plazo determinado y con costos controlados. Además, es crucial asegurar la compatibilidad entre el

desarrollo urbano de Arequipa y las actividades productivas mineras que son vitales para el país.

6. **Implementación de un sistema de transporte multimodal a nivel terrestre y en teleféricos, para los distritos cuya topografía lo requiere, en la provincia de Arequipa.**

La provincia de Arequipa se enfrenta a desafíos significativos en términos de conectividad debido a su topografía accidentada, que dificulta el acceso terrestre en varios distritos. Ante esta situación, la implementación de un sistema de transporte multimodal que integre opciones terrestres y teleféricos se presenta como una solución necesaria y viable. Los teleféricos ofrecen una alternativa eficiente y segura para superar los obstáculos geográficos, especialmente en áreas montañosas donde la construcción de carreteras convencionales es costosa o impracticable.

La adopción de un sistema multimodal no solo mejorará la accesibilidad dentro de la provincia, sino que también contribuirá al desarrollo económico y social de la región. Al facilitar el acceso a servicios básicos como la educación y la salud, así como a oportunidades laborales y comerciales, este sistema ayudará a promover el crecimiento y la prosperidad de la comunidad. Además, la mejora en la conectividad también fomentará el turismo y la inversión en la provincia, impulsando así su desarrollo económico de manera sostenible.

Por otro lado, la implementación de un sistema de transporte multimodal tendrá beneficios ambientales significativos al reducir la dependencia de los vehículos motorizados y fomentar el uso de opciones de transporte más sostenibles. Esto ayudará a mitigar la congestión vehicular, reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y preservar la calidad del aire en la región. En última instancia, la adopción de este sistema refleja un compromiso con la protección del medio ambiente y la promoción de un desarrollo urbano más sostenible en la provincia de Arequipa.

## III. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente iniciativa legislativa está alineada a lo que dispone la Constitución Política del Perú, la legislación vigente concordante con normas relacionadas al Estado de Derecho y jerarquía de las leyes.



Plaza Bolívar, Av. Abancay s/n Ofic. 218- Lima, Perú
Central telefónica: 311-7777

La entrada en vigencia de una ley que declara de necesidad publica e Interés Nacional el Sistema de Infraestructura Vial y Alternativo, Destinado a Reducir las Brechas de Transporte y Comunicaciones en la Provincia de Arequipa, tendrá diversos efectos en la legislación nacional.
A continuación, menciono algunos de esos posibles efectos:

a) **Priorización y asignación de recursos**: La ley, al declarar el proyecto de interés nacional y necesidad pública, podría influir en la asignación de recursos a nivel nacional. Es probable que el gobierno central destine fondos específicos para la implementación y desarrollo de los proyectos, priorizándolo en el presupuesto nacional.

b) **Coordinación entre niveles de gobierno:** El proyecto podría requerir una estrecha coordinación entre el gobierno nacional y los gobiernos regionales y locales involucrados. Esto podría implicar ajustes en la legislación para facilitar la colaboración y la implementación eficiente de los proyectos.

c) **Modificación de normativas existentes:** La nueva ley podría llevar consigo modificaciones en leyes existentes que afecten directa o indirectamente al Sistema vial y de transporte en la provincia de Arequipa. Esto podría incluir cambios en regulaciones de transporte, medio ambiente, propiedad de tierras y otros temas relacionados con los proyectos.

d) **Facilitación de trámites administrativos:** Para agilizar la ejecución del proyecto, la nueva ley podría contemplar disposiciones que simplifiquen y aceleren los trámites administrativos necesarios para obtener permisos, licencias y autorizaciones.

e) **Incentivos para la inversión privada:** La norma podría establecer incentivos para la participación del sector privado en el proyecto, ya sea a través de asociaciones público-privadas u otros mecanismos. Esto podría requerir ajustes en la legislación existente para permitir y regular dichas colaboraciones.

f) **Impacto en la legislación regional y local:** La ley nacional podría influir en la legislación de la región de Arequipa y de las provincias específicas involucradas. Podría requerir la armonización de normativas locales con los objetivos y disposiciones de la ley nacional.

g) **Derechos de propiedad y expropiación:** Si los proyectos implican cambios en el uso de la tierra, la legislación podría abordar cuestiones de derechos de propiedad y expropiación de manera específica para facilitar la implementación de los proyectos.



Plaza Bolívar, Av. Abancay s/n Ofic. 218- Lima, Perú
Central telefónica: 311-7777

h) **Regulación ambiental:** Dado que el proyecto implica mejoras en la transitabilidad, la legislación podría incluir disposiciones específicas para abordar los aspectos ambientales y garantizar la sostenibilidad del desarrollo.

## IV. ANALISIS COSTO — BENEFICIO

Para realizar un análisis de costo cuantitativo y cualitativo, así como identificar a los beneficiarios directos e indirectos y evaluar los posibles perjudicados por la propuesta legislativa, podemos seguir los siguientes pasos:

**1. Análisis de costo cuantitativo:** En este paso, se deben identificar y cuantificar todos los costos económicos asociados con el proyecto de ley. Esto incluye los costos directos, que son aquellos que se pueden medir fácilmente, como los gastos de construcción y mantenimiento. También se deben considerar los costos indirectos, que son aquellos que no son tan fácilmente medibles, como los posibles impactos económicos en las comunidades locales, el costo de oportunidad de destinar recursos a este proyecto en lugar de otros, entre otros.

**2. Análisis de costo cualitativo:** Además de los costos económicos, se deben tener en cuenta los costos cualitativos asociados con el proyecto. Estos costos pueden ser difíciles de cuantificar, pero son igualmente importantes. Por ejemplo, se deben considerar los posibles impactos ambientales, sociales y culturales del proyecto. También se deben evaluar los posibles riesgos y desafíos que podrían surgir durante la implementación del proyecto.

**3. Identificación de beneficiarios directos e indirectos:** Es importante identificar a las personas o grupos que se beneficiarán directamente del proyecto de ley. En este caso, los beneficiarios directos podrían ser los ciudadanos de la Provincia de Arequipa, ya que se espera que el mejoramiento el Sistema de Infraestructura Vial y Alternativo tenga un impacto positivo en su calidad de vida, conectividad y oportunidades económicas. Los beneficiarios indirectos podrían ser las empresas y los negocios locales que se benefician del aumento en el flujo de personas y bienes en la región.

**4. Identificación de perjudicados:** Además de los beneficiarios, también es necesario identificar a las personas o grupos que podrían resultar perjudicados por la propuesta legislativa. Esto podría incluir a los propietarios de tierras o viviendas que podrían verse afectados por la construcción del corredor económico, así como aquellos que dependen de la actividad económica actual en la región y podrían enfrentar desafíos o cambios debido al proyecto.



Plaza Bolívar, Av. Abancay s/n Ofic. 218- Lima, Perú
Central telefónica: 311-7777

**5. Magnitud de los beneficios o costos no cuantificables:** En algunos casos, los beneficios o costos asociados con un proyecto no se pueden cuantificar fácilmente en términos monetarios. Por ejemplo, el aumento en la calidad de vida de las personas locales, la preservación de sitios culturales o la mejora de la seguridad vial pueden ser beneficios difíciles de medir en términos monetarios. Sin embargo, es importante reconocer y evaluar estos beneficios o costos no cuantificables para tener una imagen más completa de los impactos del proyecto.

**6. Evaluación de ganadores y perdedores:** Un análisis de este tipo también debe considerar quiénes serían los ganadores y perdedores en relación con el proyecto de ley. Esto implica evaluar cómo se distribuyen los beneficios y costos entre diferentes grupos de la población. Por ejemplo, si el proyecto de ley beneficia principalmente a grandes empresas y no a los agricultores locales, esto podría generar desigualdades y tensiones sociales.

**7. Impacto en la población:** Finalmente, es importante evaluar el impacto general del proyecto de ley en la población. Esto implica considerar tanto los beneficios como los costos, así como los posibles efectos a largo plazo. Por ejemplo, si el proyecto mejora la conectividad y estimula el desarrollo económico en la región, esto podría tener un impacto positivo en la calidad de vida de la población local y en la reducción de la pobreza.

Este análisis proporciona una base para comprender los diferentes aspectos relacionados con el proyecto de ley y tomar decisiones informadas sobre su implementación. Es importante destacar que este es solo un ejemplo de cómo se podría abordar el análisis solicitado, y los detalles exactos del análisis dependerán de la información disponible y de las circunstancias específicas del proyecto.

## V. VINCULACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y EL ACUERDO NACIONAL

El presente proyecto de ley que "Declara de Necesidad Publica e Interés Nacional el Sistema de Infraestructura Vial, destinado a reducir las brechas de transporte y comunicaciones en la provincia de Arequipa", es concordante con el Objetivo II, "Equidad y Justicia Social" del Acuerdo Nacional y vinculado con la Política de Estado 10, "Reducción de la Pobreza"; y, concordante con el Tema 30. "Lucha Contra La Pobreza", de la Agenda Legislativa del Congreso para el período Anual de Sesiones 2023-2024, aprobada por Resolución Legislativa del Congreso N° 002-2023-2024-CR.



Plaza Bolívar, Av. Abancay s/n Ofic. 218- Lima, Perú
Central telefónica: 311-7777