Proyecto de Ley N°...6926/2023-CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
31 ENE. 2024
RECIBIDO
Firma: Hora: 11:33

PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PUBLICA LA CONSTRUCCIÓN DE UN NUEVO PUENTE SOBRE EL RIO TUMBES.

El señor Congresista de la República que suscribe, **WALDEMAR JOSÉ CERRÓN ROJAS**, integrante del **Grupo Parlamentario PERÚ LIBRE**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Estado y conforme lo establecen los artículos 22°, 75° Y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta el siguiente proyecto de ley:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PUBLICA LA CONSTRUCCIÓN DE UN NUEVO PUENTE SOBRE EL RIO TUMBES

Artículo 1. Objeto de la Ley.

La presente propuesta legislativa tiene por objeto declarar de interés nacional y necesidad publica la construcción de un nuevo puente sobre el rio Tumbes, en el departamento y provincia de Tumbes.

Artículo 2. Finalidad.

El proyecto de ley tiene por finalidad cerrar las brechas en infraestructura vial, mejorar la conectividad, facilitar el transporte de bienes y personas, estimular el desarrollo económico y fortalecer la integración regional.

Artículo 3. Declaración de interés nacional y necesidad pública.

Se declara de interés nacional y necesidad publica la construcción del puente sobre el rio Tumbes, en la provincia y departamento de Tumbes, para garantizar el derecho al servicio de transitabilidad vial y peatonal de la población.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL.

Única. Se encarga al Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con Provias descentralizado y el Gobierno Regional de Tumbes, para que realicen acciones para el cumplimiento de la ley.

Waldemar Cerrón

Margot Palacios Vocera

ARIA AGÜERO GUTIERREZ

Margot Palacios

FLAVIO CRUZ MAMANI

WILSON RUSBEL QUISPE MAMAIXI

AMÉRICO GONZA CASTILLO
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

SEGUNDO T. MONTALVO CUBAS

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA.

La provincia y departamento de Tumbes, se encuentra situado en el extremo nor-occidental del territorio nacional del Perú, teniendo como límites al vecino país del ecuador (por el norte y este) y al Océano Pacífico (por el oeste). Cuenta con tres provincias: Contralmirante Villar, Tumbes y Zarumilla, y por el sur con el departamento de Piura y así mismo cuenta con una superficie de 4 669 Km2 (0,36 por ciento del territorio nacional). En su superficie se sitúan los manglares, con basto bosque y de exuberante vegetación y fauna silvestre, declarado Santuario Nacional mediante DECRETO SUPREMO N° 018-88-AG, en el año de 1988.

La Región Tumbes se encuentra en los límites internacionales que dividen a nuestro país con la República del Ecuador, siendo –por ello- de extrema urgencia, la construcción de la infraestructura necesaria para garantizar la calidad de vida de los ciudadanos peruanos residentes en esta región. Parte de la urgencia de esa infraestructura es la construcción de un nuevo puente sobre el río Tumbes, lo que permitirá el tránsito, con mayor seguridad y rapidez, de personas (peruanos y extranjeros), mercancías y productos agrícolas, en beneficio de los productores locales y nacionales, de los comerciantes, de los transportistas, incluso, de las agencias de turismo que prestan servicio en la región y favorecen a los residentes (restaurantes, huariques, hostales, hoteles, negocios de diversión). Además, un nuevo puente garantiza el paso de ambulancias para atender a las víctimas en casos de emergencia, así como, de los miembros de la Policía Nacional del Perú en su lucha contra la inseguridad ciudadana y de las Fuerzas Armadas para la defensa del suelo patrio.

En 1942, se promulgó la Ley N° 9667 creando el Departamento (hoy Región) Tumbes en la frontera internacional con la República del Ecuador. Posteriormente, se fueron creando las tres (03) provincias y los

doce (12) distritos que lo conforman. Siendo necesario que el Estado garantice su desarrollo económico y progreso social, siendo urgente la construcción de un nuevo puente sobre el río Tumbes para garantizar la infraestructura necesaria para su calidad de vida.

Fuente: https://www.turismoenperu.com/es/tumbes.html

La Región Tumbes se caracteriza por ubicarse en el extremo norte del Perú y en las costas del Océano Pacífico, contando con playas muy hermosas propicias para el desarrollo de la actividad turística que genera ingresos económicos a todos los agentes turísticos y, de manera directa, a los habitantes de la región. Así mismo, la riqueza de sus aguas, incentiva la actividad pesquera de manera artesanal y a pequeña escala, siendo fundamental para los ingresos económicos de las familias que habitan sus puertos menores y caletas. Se debe anotar que, muchos de los productos logrados, son derivados a los mercados locales y regionales, siendo necesaria la infraestructura vial para el traslado de pescados, mariscos, moluscos, etc. Es por ello que, la construcción de un nuevo puente sobre el río Tumbes es necesario –y urgente- para asegurar el traslado de los productos del mar a los mercados y a los hogares. Incluso, con mayor inversión, estos productos como las prestigiosas "Conchas

Negras", llegarán a los mercados nacionales y, aprovechando el llamado "Boom Gastronómico" contribuirán con el crecimiento económico nacional.

1.1. ANTECEDENTES.

Reseña histórica y Ubicación puente de tumbes.

El puente de Tumbes, está ubicado en la Ruta PE-1N de tramo Dv. Sullana – Puente Aguas Verdes, en la provincia y distrito de Tumbes, específicamente en la frontera con el vecino país del Ecuador, el mismo que fue construido entre los años 1962 a 1963, siendo el ingeniero residente Jorge Espinoza Granda, tiene 62 años aproximadamente de vida útil, siendo que a la actualidad se encuentra en riesgo de desplomarse por falta de mantenimiento y por haberse cumplido su vida útil.

El PUENTE TUMBES de (252,70 m.) es un puente metálico de tipo reticulado apoyado o soportados sobre tres pilares con bases de concreto instalados en el cauce del río, con tres secciones de 60.5 metros cada una, y dos de 35.55 metros y dos carriles vehiculares en doble sentido.

En su parte alta el río es llamado por los pobladores a menudo río Pindo o río Grande, así mismo toma el nombre de río Puyango a partir de su confluencia con el río Yaguachi, cerca de las balsas y siguiendo la dirección occidental por unos 100 km, el río Puyango alcanza la quebrada de los cazadores, para si formar el río Tumbes, hasta la desembocadura al océano Pacífico, en la bahía de tumbes, cerca de la ciudad de Tumbes.

DATOS ESTADÍSTICOS

En mayo de 2023, el Banco Central de Reserva del Perú (BCRP) publicó el documento "Tumbes: Síntesis de Actividad Económica –Marzo 2023-", donde se presentaron diferentes cuadros estadísticos sobre la producción de la Región.

En el aspecto agrícola, se puede percibir la existencia de una producción dirigida al mercado internacional como el plátano, cacao, maíz amarillo

duro, mango, frijol caupí, maracuyá y pimiento morrón, los cuales general los ingresos económicos que necesitan las unidades productoras para mantenerse en el mercado. Estos productos, en su mayoría, se transportan por vía terrestre hacia los principales puertos para su exportación. La carga terrestre debe cruzar el Río Tumbes, por ello, la construcción de un nuevo puente contribuye al crecimiento económico y el beneficio social.

Igualmente, existe una producción para el mercado interno conformado por arroz cáscara, limón, tamarindo, maíz choclo, yuca, papaya, naranja, de mucha aceptación a nivel nacional y que incrementa el prestigio de la gastronomía peruana a nivel local y mundial. De esta manera, los grandes mercados internos –como Lima- también dependen de la agricultura tumbesina. El traslado es, principalmente, por vía terrestre.

Lo mismo sucede con la producción pecuaria. El transporte de ganado en pie o beneficiado, se realiza por vía terrestre. Las demás regiones del norte del Perú, incluso Lima, se benefician de esta producción, mejorando la alimentación de los hogares, pero también, en la parte comercial, restaurantes y huariques logran satisfacer las demandas de los turistas y comensales locales. Fuente

Producción de principales productos agropecuarios 1/
(Toneladas)

Subsectores	Estructura Porcentual 2022 2/	Marzo 2022	Marzo 2023	Marzo Var.%	Enero - Marzo 2022	Enero - Marzo 2023	Enero - Marzo Var.%
AGRICOLA	**95,3**			**9,4**			**-1,9**
Orientada al mercado externo y agroindustria 2/	**30,5**			**1,7**			**3,5**
Plátano	26,0	11 095	11 264	1,5	36 272	38 277	5.5
Cacao	3.5	89	97	8,4	314	281	-10,3
Maíz Amarillo Duro	0.7	13	4	-66,2	175	143	-18,3
Mango	0.2	0	0	n.d.	166	184	11.0
Frijol Caupí	0.0	10	0	-100,0	16	5	-65,6
Maracuyá	0.1	0	0	n.d.	0	0	n.d.
Pimiento morrón	0.1	4	0	-100.0	25	26	5.7
Orientada al mercado interno 2/	**64,8**			**24,7**			**-6,0**
Arroz cáscara	53.0	0	0	n.d.	13 353	10 962	-17.8
Limón	8.8	4 483	5 838	30,2	14 560	17 126	17.6
Tamarindo	0.0	0	0	n.d.	3	12	352,6
Maíz choclo	0.7	166	173	4,5	634	650	2.4
Yuca	1.2	226	168	-25,5	1 765	1 178	-33.2
Papaya	0.3	136	103	-23,8	433	409	-5.4
Naranja	0.0	89	0	-100,0	89	0	-100.0
PECUARIO	**4,7**			**-3,7**			**-2,6**
Vacuno	2.1	86	81	-5,8	248	242	-2,6
Caprino	0.9	40	40	-1,7	120	121	1.1
Porcino	0.7	34	31	-10,5	98	91	-6.8
Ave	0.6	20	20	-3,7	46	45	-2,6
Ovino	0.2	6	6	-3,3	17	17	-0.2
Huevo	0.2	7	7	-4,8	21	20	-6.2
Leche	0.1	27	25	-7,4	78	72	-8.2
SECTOR AGROPECUARIO	**100**			**7,8**			**-1,9**

1/ Cifras preliminares 2/ Estimado a precios de 2007
Fuente: Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego
Elaboración: BCRP, Sucursal Piura. Departamento de Estudios Económicos

Fuente: https://www.bcrp.gob.pe/docs/Sucursales/Piura/2023/presentacion-tumbes-03-2023.pdf

Así mismo, la producción manufacturera de la Región Tumbes debe ser apoyada porque genera puestos de trabajo para los ciudadanos peruanos que viven en la frontera patria. Todos los pueblos de frontera son la primera línea de defensa de los intereses del Perú. Tumbes históricamente ha defendido al país en los conflictos internacionales que han intentado anexarse la región.

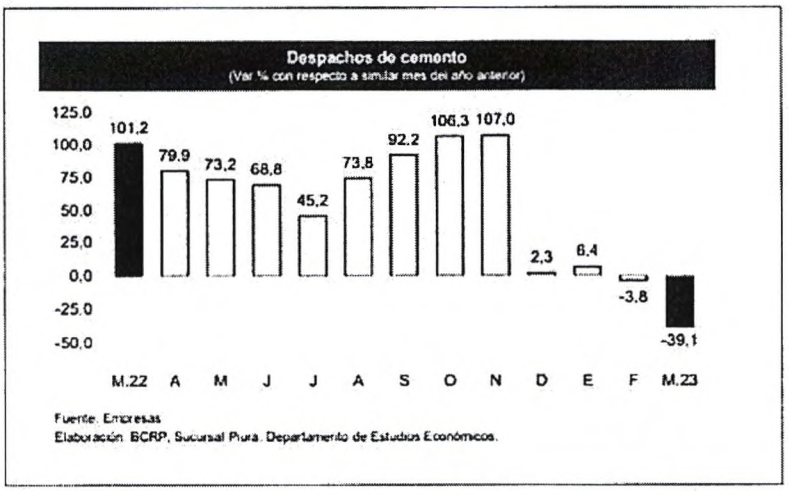
Producción manufacturera 1/
(Variación % real respecto al mismo periodo del año anterior)

Ramas de actividad	Estructura porcentual 2022 2/	Variación interanual (%) Marzo	Variación interanual (%) Enero - Marzo
MANUFACTURA PRIMARIA	**100,0**	**0,5**	**-10,8**
Derivados pesqueros y acuícolas	100,0	0,5	-10,8
SECTOR MANUFACTURA	**100,0**	**0,5**	**-10,8**

1/ Cifras preliminares.
2/ Estimado a precios de 2007.
Fuente: PRODUCE y SUNAT.
Elaboración: BCRP, Sucursal Piura. Departamento de Estudios Económicos

Fuente: https://www.bcrp.gob.pe/docs/Sucursales/Piura/2023/presentacion-tumbes-03-2023.pdf

Resulta preocupante que el sector construcción no haya crecido en la Región Tumbes como si lo ha hecho en casi todo el país. Las inversiones en construcción de viviendas, infraestructura, hotelería y otros, se encuentra totalmente estancado. Es necesaria la inversión pública en la construcción de infraestructura de Tumbes para generar puestos de trabajo y mejorar la calidad de vida de las familias tumbesinas.



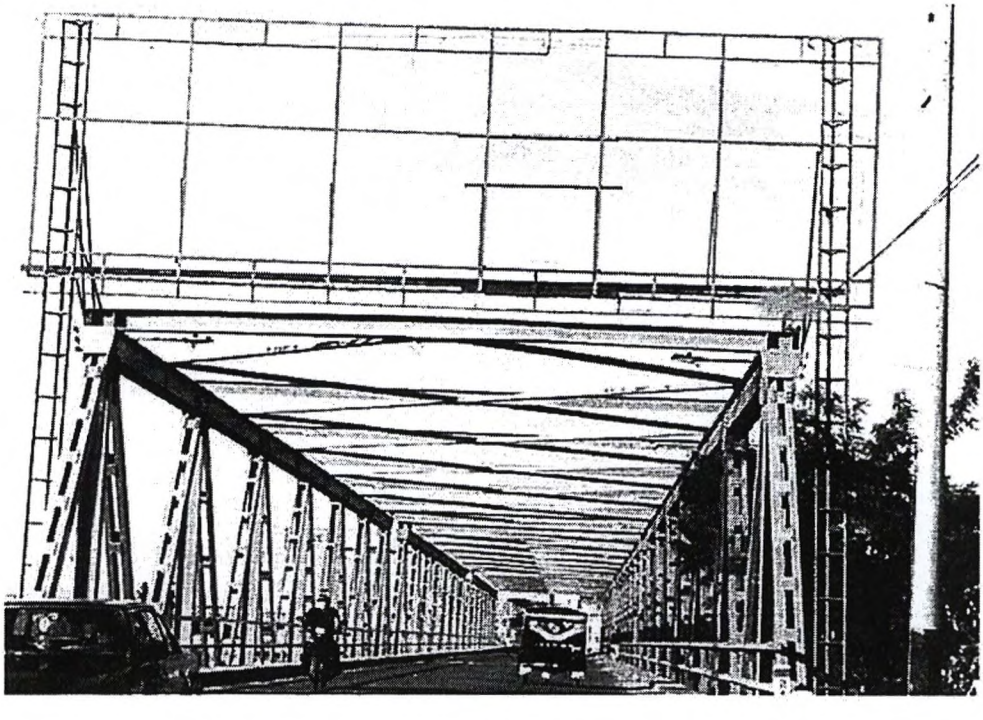
Fuente: https://www.bcrp.gob.pe/docs/Sucursales/Piura/2023/presentacion-tumbes-03-2023.pdf

1.2. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA.

Esta preocupante realidad se comprueba, diariamente, en la intenso transito vial, peatonal que unen e interconectan a dos naciones vecinas como es el vecino país del norte ecuador con Perú, es más siendo que el puente es una vía de conexión que contribuye al traslado de mercaderías y productos de primera necesidad de la población.

El vetusto puente sobre rio Tumbes, existente que por el trascurso del tiempo y el descuido en su mantenimiento han causado daños materiales en su estructura, es indispensable su renovación con un nuevo puente sobre el rio tumbes, cumpliendo los estándares de garantía y proyección al futuro; siendo que es el único puente de ingreso y salida a la ciudad e interconexión vía terrestre con los vecinos países del norte del Perú

En el hipotético caso de no tomarse las medidas, adecuades y urgentes, de acuerdo al daño en su estructura recibida en el puente, se estaría poniendo en un grave de colapsarse en puente y dejar incomunicado y aislamiento a miles de ciudadanos que transitan por el antiquísimo puente del rio tumbes, y como daño colateral también se estaría poniendo en riesgo la vida de los transeúntes



Asimismo, de acuerdo a los fuentes respecto a la construcción de este puente se tiene que fue diseñado y construido para soportar 45 toneladas, empero a la fecha y de acuerdo a la demanda de productos con el transporte pesado se le hace soportar a más de 75 toneladas, a razón de que en la actualidad transitan tráileres con cargas 40 toneladas y si le incluyes el peso del mismo tráiler es más, por eso creemos es necesario la construcción de la vía de comunicación con otro puente sobre el río Tumbes, de tal manera que no circule el transporte pesado por la ciudad afectando las pistas y puente del Cercado de Tumbes.

además, la reconstrucción del puente favorece a promover el desarrollo de rutas turísticas y corredores que fortalezcan la integración de los pueblos y las potencialidades regionales en las diversas cadenas productivas, lo que incentiva también a la exportación, o diversas formas de dinamismo del comercio nacional e internacional, por lo que permitirá trasladar productos a costos razonables, facilitar las cadenas de producción y fortalecer una integración fronteriza acorde con los planes nacionales.

A) INDICADORES DE BRECHA DE INFRAESTRUCTURA Y MANTENIMIENTO SECTOR VIAL.

En las últimas décadas, el Perú ha enfrentado desafíos significativos en materia de infraestructura vial. No obstante, se ha producido un avance notorio, con la inversión privada desempeñando un papel destacado en la reducción de las brechas existentes en esta área crucial. La contribución de la inversión privada ha sido de suma importancia para disminuir sustancialmente la extensión de las redes viales sin pavimentar, especialmente en lo que concierne a la red vial nacional. Entre los años 2000 y 2022, se ha observado un progreso significativo en

la mejora de las redes nacionales[1]. Sin embargo, los avances en la reducción de las redes departamentales y locales sin pavimentar en ese mismo período han sido más modestos, llegando a ser prácticamente imperceptibles en el caso de las redes vecinales, como se refleja en la Tabla 1

Tabla 1

Composición de la infraestructura vial según jerarquía

	NACIONAL		DEPARTAMENTAL		VECINAL	
	Km totales	%No pavimentado	Km totales	%No pavimentado	Km totales	%No pavimentado
2000	17,053	50%	14,251	92%	46,909	98%
2022	27,114	16%	28,126	82%	118,545	97%

Fuente: MTC
Elaborado: AFIN

B) OBSTÁCULOS PARA EL CIERRE DE BRECHAS EN INFRAESTRUCTURA VIAL.

A pesar de los notables avances en el ámbito de la infraestructura vial, persisten desafíos cruciales en la ejecución de proyectos, lo que resulta en una desaceleración en la construcción de obras, lo que, conlleva a mayores costos y posibles repercusiones legales. De acuerdo con un informe del Instituto Peruano de Economía publicado en 2021, seis factores destacan como obstáculos significativos para cerrar las brechas en la infraestructura vial, entre los cuales se destacan los siguientes:

Concesiones estancadas: Según un informe de la Contraloría General de la República en 2023, la inadecuada formulación de proyectos es un factor explicativo crucial detrás de las 1,746 obras públicas paralizadas a nivel nacional, las cuales no han sido concluidas y no registran avances físicos en su ejecución durante más de seis meses. Esta problemática se observa especialmente en regiones como Cusco, Puno, Lima, Cajamarca

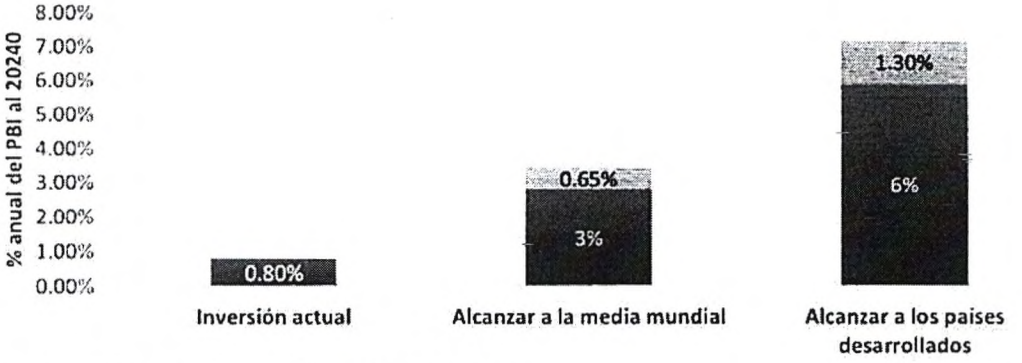
[1] https://observatorio.esan.edu.pe/descargables/los-desafios-actuales-de-la-infraestructura-vial-en-peru-propuestas-de-cierre-de-brechas/

y Áncash.

Elevados costos de reconstrucción: Proyecciones realizadas por la Corporación Andina de Fomento en 2020 indican que, para cerrar la brecha con el promedio mundial, se requiere una inversión anual equivalente al 2.8% del Producto Interno Bruto (PIB) hasta el año 2040, además de asignar un 0.6% adicional para el mantenimiento de la infraestructura vial. Para igualar a países desarrollados, la inversión necesaria sería del 5.9% del PIB anual hasta 2040, junto con un 1.3% adicional para el mantenimiento[2]. Estos datos se ilustran en el Gráfico 2.

Gráfico 2

Inversión en infraestructura vial al 2024 (%PBI)



Fuente: Cooperación Andina de Fomento
Elaboración: ESAN Intelligence

1.3. ANÁLISIS DE NECESIDAD Y VIABILIDAD Y OPORTUNIDAD

El presente proyecto de ley tiene como sustento conforme a los antecedentes de inspección tanto de la Contraloría General de la República y el contexto de desafíos y obstáculos que dificultan el cierre de las brechas en infraestructura vial, AFIN presenta una serie de propuestas con el objetivo de eliminar estas deficiencias y encaminar al país hacia una senda de crecimiento y desarrollo económico sostenible.

[2] https://observatorio.esan.edu.pe/descargables/los-desafios-actuales-de-la-infraestructura-vial-en-peru-propuestas-de-cierre-de-brechas/

Estas medidas proactivas tienen como finalidad impulsar la transformación de la red vial peruana y son esenciales para garantizar un futuro más prometedor en términos de conectividad y prosperidad económica.

El Ex - contralor de la república Díaz Guevara en 2017 destaca una serie de beneficios fundamentales derivados de la implementación de las Asociaciones Público-Privadas en el ámbito de la infraestructura vial:

- **Planificación estructurada y sostenible:** Las APP permiten la implementación de políticas para la construcción, rehabilitación y conservación de activos viales de manera estructurada y sostenible, con una visión a largo plazo. Esto garantiza una gestión más eficaz y duradera de la infraestructura vial.
- **Participación privada en sectores sensibles:** En sectores en los cuales la propiedad privada es inaceptable o inviable, las APP permiten la participación privada de manera regulada. Esto puede generar competencia en el mercado y fomentar la eficiencia en los costos de construcción y operación.
- **Promoción de la competencia:** La implementación de las APP como mecanismo de financiamiento de bienes y servicios fomenta la competencia entre empresas del sector de la construcción. Esto no solo puede mejorar la calidad de los proyectos, sino también reducir los costos.
- **Catalizador de inversiones rentables:** Las APP pueden actuar como catalizadores para atraer inversiones rentables desde una perspectiva económica. Esto permite evitar la construcción de proyectos que no sean viables desde el punto de vista económico y financiero, optimizando así el uso de los recursos públicos.

En resumen, las Asociaciones Público-Privadas (APP) representan una alternativa valiosa en la ejecución de proyectos públicos. Al incorporar el componente privado, promueven la competitividad, reducen costos y proporcionan un

enfoque estructurado y sostenible para el desarrollo de infraestructura[3].

Las normas declarativas representan una vinculación política mas no jurídica del Poder Ejecutivo le implica básicamente una autorización para poder implementar una determinada política pública, pero no implementan de por si la política en cuestión, lo que, la norma declarativa no afecta las competencias de este Poder del Estado y por lo tanto, no generan impacto económico en el presupuesto estatal, debido a que no imponen ninguna obligación jurídica.

SIMILITUD EN OTROS PAÍSES HAYAN FUNCIONADO Y COMO BENEFICIO A LA POBLACIÓN

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas de la República del Ecuador, en su portal institucional[4], indicó que:

> "Con el objetivo de minimizar los impactos del invierno que se aproxima, conocido como el Fenómeno El Niño, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ejecuta los trabajos de revestimiento en las 8 pilas que sostienen al puente antiguo sobre el río Jubones que delimita los cantones de El Guabo y Machala en la provincia de El Oro".

No cabe duda que las autoridades de la República del Ecuador se han proyectado e implementado un programa para poder defender sus puentes de los desastres naturales que ocasiona la presencia del Fenómeno del Niño en su país, lo cual afecta directamente a los ciudadanos que se encuentran viviendo y desarrollando sus actividades económicas en regiones cercanas a la frontera con Perú. Se puede apreciar que la idea de reforzar las bases del puente, se realizan en función de que no se detengan las actividades de transporte de las mercancías, tanto para el mercado interno como para el mercado externo. De esta forma, el gobierno de Ecuador pretende mantener el crecimiento económico que han logrado en los últimos años, lo cual se refleja en la calidad de vida de

[3] https://observatorio.esan.edu.pe/descargables/los-desafios-actuales-de-la-infraestructura-vial-en-peru-propuestas-de-cierre-de-brechas/

[4] https://www.obraspublicas.gob.ec/mtop-ejecuta-trabajos-de-revestimiento-en-las-bases-del-puente-sobre-el-rio-jubones/

sus ciudadanos.

Ministerio de Transporte y Obras Públicas > Comunicamos > Noticias > MTOP ejecuta trabajos de revestimiento en las bases del puente sobre el río Jubones

MTOP ejecuta trabajos de revestimiento en las bases del puente sobre el rio Jubones

Con el objetivo de minimizar los impactos del invierno que se aproxima, conocido como el Fenómeno El Niño, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ejecuta los trabajos de revestimiento en las 5 pilas que sostienen al puente antiguo sobre el río Jubones que delimita los cantones de El Guabo y Machala en la provincia de El Oro.

Al momento se realizan los terraplenes que tiene una longitud de 30 metros aguas arriba como aguas abajo, con el objetivo de permitir la fundición de las paredes en hormigón armado de revestimiento a las zapatas con los pilotes, el costo de esta obra borde los 750 mil dólares informó el director provincial del MTOP de El Oro, Ing. John Franco.

Estas tareas emergentes tendrán una duración de 90 días y está previsto que culminen para mediados de diciembre de este año, permitiendo proteger la estructura ante el embate de la temporada de lluvia.

Dirección de Comunicación Social
Contacto: [illegible]@mtop.gob.ec
Tel.: [illegible] 3974 600

Fuente: https://www.obraspublicas.gob.ec/mtop-ejecuta-trabajos-de-revestimiento-en-las-bases-del-puente-sobre-el-rio-jubones/

II. SUSTENTO JURIDICO.

a) De la Constitución Política del Perú.
b) Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
c) Reglamento del Congreso de la Republica.
d) Ley 26889, Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa.
e) Ley 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales. Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
f) Ley 27783, Ley de Bases de la Descentralización.
g) Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General,
h) Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

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

La presente propuesta legislativa no modifica ni deroga alguna norma de nuestra Legislación, es concordante con la Constitución Política, la Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, está en línea con la Política General de Gobierno.

IV. ANÁLISIS - COSTO BENEFICIO.

La presente iniciativa legislativa no demandará gastos adicionales al tesoro público, dado que la norma propuesta es de carácter declarativo que busca priorizar la gestión necesaria para construcción del nuevo puente sobre el rio tumbes, en el departamento y provincia de tumbes. Beneficio de la norma. La presente norma será altamente beneficiosa desde el punto de vista de la mejoras en el puente que mantendrá en comunicación a las naciones al ser un puente en la frontera norte del país, así mismo como ley declarativa de interés nacional, dicha fórmula legal tiene como objetivo llamar la atención del Poder Ejecutivo y comunicar la necesidad directa de la población para que se cumpla con priorizar la ejecución del proyecto identificado beneficiado un aproximado de 224 885 habitantes que residen en el departamento de tumbes, así como a los turistas y visitantes que llegan de todo el mundo.

En la cualificación del proyecto es de tenerse presente que la Ley declara de interés nacional la construcción de la obra de infraestructura para el desarrollo descentralizado del país, por si sola, no demanda recursos del tesoro público, lo cierto es que el Poder Ejecutivo en sus tres niveles puede planificar, priorizar el gasto en un mediano o largo plazo, para la ejecución de sus prioridades buscando cerrar brechas de falta de infraestructura y de esta manera atender a la población.

V. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa es compatible con las políticas

económicas, sociales, culturales, para contribuir a superar la pobreza y lograr el desarrollo sostenible del Perú. Con ese objetivo el Estado:

- **Política 8. "DESCENTRALIZACIÓN POLÍTICA, ECONÓMICA Y ADMINISTRATIVA PARA PROPICIAR EL DESARROLLO INTEGRAL, ARMÓNICO Y SOSTENIDO DEL PERÚ"**
- **Política 10 REDUCCIÓN DE LA POBREZA,** el proyecto de ley que se dictaminan tienen vinculación directa con la Décima Política de Estado ya que están relacionados estrechamente con la Reducción de la Pobreza. el Estado tiene la obligación de elaborar un plan nacional de infraestructura identificando ejes nacionales de integración y crecimiento para desarrollar una red de transporte multimodal, aeroportuaria y de telecomunicaciones, que permita fluidez en [os negocios y en la toma de decisiones.
- **Política 21. DESARROLLO EN INFRAESTRUCTURA Y VIVIENDA,** otorgará un tratamiento especial a las obras de servicio social, con especial énfasis en la infraestructura de salud, educación, saneamiento, riego y drenaje, para lo cual buscará la participación de la empresa privada en su gestión.