CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
02 FEB. 2024
RECIBIDO
Firma: Hora: 11:00

# PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PREFERENTE INTERES NACIONAL, SOCIAL Y ECONOMICO EL FINANCIAMIENTO Y LA PRIORIZACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE PAKUI, CENTRO POBLADO CHIRIACO, DISTRITO DE IMAZA, PROVINCIA DE BAGUA, REGIÓN AMAZONAS.

Los congresistas de la República que suscriben, miembros del Grupo Parlamentario Partido Nacional Perú Libre, a iniciativa del Congresista **SEGUNDO TORIBIO MONTALVO CUBAS** ejerciendo el derecho a iniciativa legislativa que les confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú; y, en concordancia con los artículos 22°, inciso c), 67, 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente Proyecto de Ley:

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA DEL PERÚ
SEGUNDO TORIBIO MONTALVO CUBAS

## FÓRMULA LEGAL

## PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PREFERENTE INTERES NACIONAL, SOCIAL Y ECONOMICO EL FINANCIAMINETO Y LA PRIORIZACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE PAKUI, CENTRO POBLADO CHIRIACO, DISTRITO DE IMAZA, PROVINCIA DE BAGUA, REGION AMAZONAS

### Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente Ley, tiene por objeto declarar de necesidad pública y preferente interés nacional, social y económico el financiamiento y la priorización de la construcción del Puente Pakui en el distrito de Imaza, provincia de Bagua, región Amazonas.

### Artículo 2. Declaratoria

Declárese de necesidad pública y preferente interés nacional, social y económico, el financiamiento y la priorización de la construcción del Puente Pakui, distrito de Imaza, provincia de Bagua, región Amazonas.

## DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

**ÚNICA. Ministerios y Gobiernos competentes**

Dispóngase que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Gobierno Regional de Amazonas, Municipalidad provincial de Bagua y la Municipalidad distrital de Imaza, dentro del plazo de sesenta (60) días, dicten las medidas reglamentarias para priorizar la construcción del Puente Pakui del Centro Poblado Chiriaco, distrito de Imaza, provincia de Bagua, región Amazonas.

SEGUNDO TORIBIO MONTALVO CUBAS
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

Waldemar Cerrón

Margot Palacios Vocera

Flavio Cruz Mamani

María Agüero Gutiérrez

Margot Palacios

AMÉRICO GONZA CASTILLO
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **05** de **febrero** de **2024**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° **6961/2023-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

**1. PRESUPUESTO Y CUENTA GENERAL DE LA REPÚBLICA, y**

**2. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.**

GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

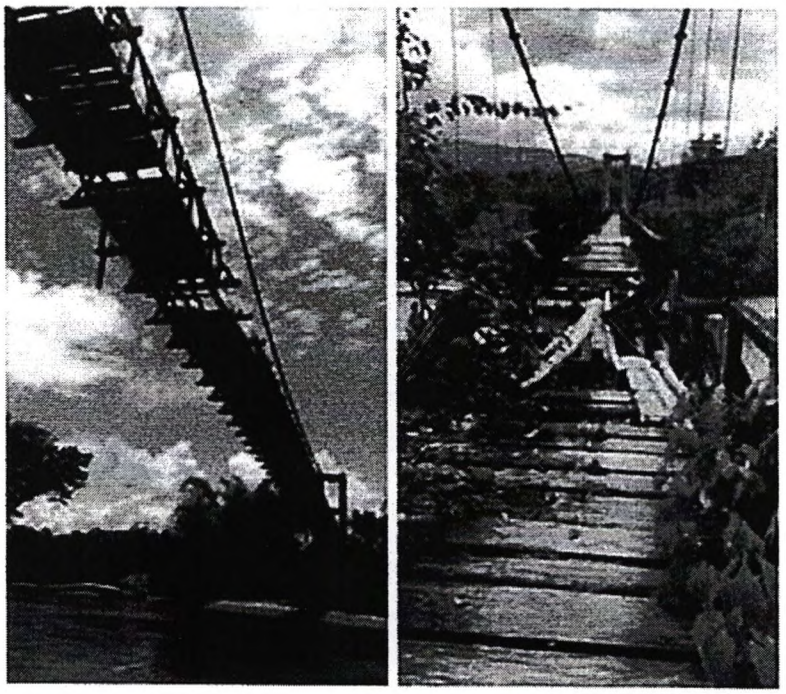
# EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

## ANTECEDENTES:

El Puente Pakui, por los años de uso a la fecha está inutilizado, debido a las constantes lluvias y el ardiente sol de la zona, que han jugado su papel y han deteriorado sus bases y estructura, la población ha decidido no utilizar el puente por el riesgo que implica su uso.

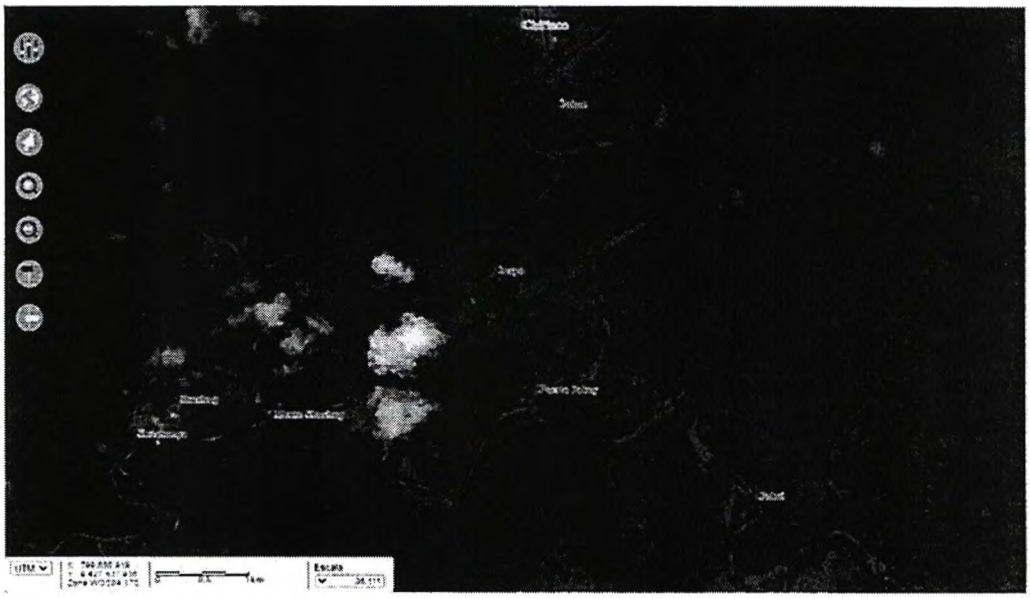
Cabe mencionar que el Puente Pakui, tiene una dimensión aproximada de 100 metros lineales, se encuentra sobre el Río Chiriaco, Centro Poblado Chiriaco, distrito de Imaza, provincia de Bagua, región Amazonas, su estructura del puente es de madera y era utilizado por la población como puente peatonal, así como el tránsito de vehículos menores. El Puente Pakui, se encuentra en la actualidad conforme a las fotografías siguientes.

Fotografía N° 01: Estado actual del Puente Pakui.



Fuente:
https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=pfbid02MY1aisA2n2roFKWqehk3Mrz8KJoi4gJRbCre8vFiZK1g6emYVJuaHdPzA2Hx4bh6l&id=100008398183335&mibextid=UyTHkb

**Gráfico N° 01: Panorama satelital de la ubicación del Puente Pakui**



Fuente: http://visor.regionamazonas.gob.pe/indexv.php#

El suscrito en la semana de representación del mes de octubre del año 2021, realicé una inspección al Puente Pakui, en el que constaté y observé los siguientes:

- El Puente Pakui, se encontraba en pésimas condiciones de conservación en todos los componentes de la estructura que lo conforman tales como: la plataforma, tensores, arriostres cables, entre otros conforme se puede visualizar en las fotografías, por lo que en aquella oportunidad me fui obligado a solicitar la presencia del representante del Ministerio Público, para que pueda tomar las acciones legales de acuerdo a sus atribuciones, así como recomendar a la población eviten transitar por el puente, ya que conforme se observa el puente es un peligro latente para la población que pretendan transitar.

- Cabe mencionar que el día que realicé la inspección del Puente Pakui, con el representante del Ministerio Público, en compañía de personal de mi despacho, quienes al momento de transitar por el mencionado puente cayeron al rio al romperse la madera que conforma la plataforma perdiendo todo el equipo de filmación como cámaras y celulares que llevaban consigo.

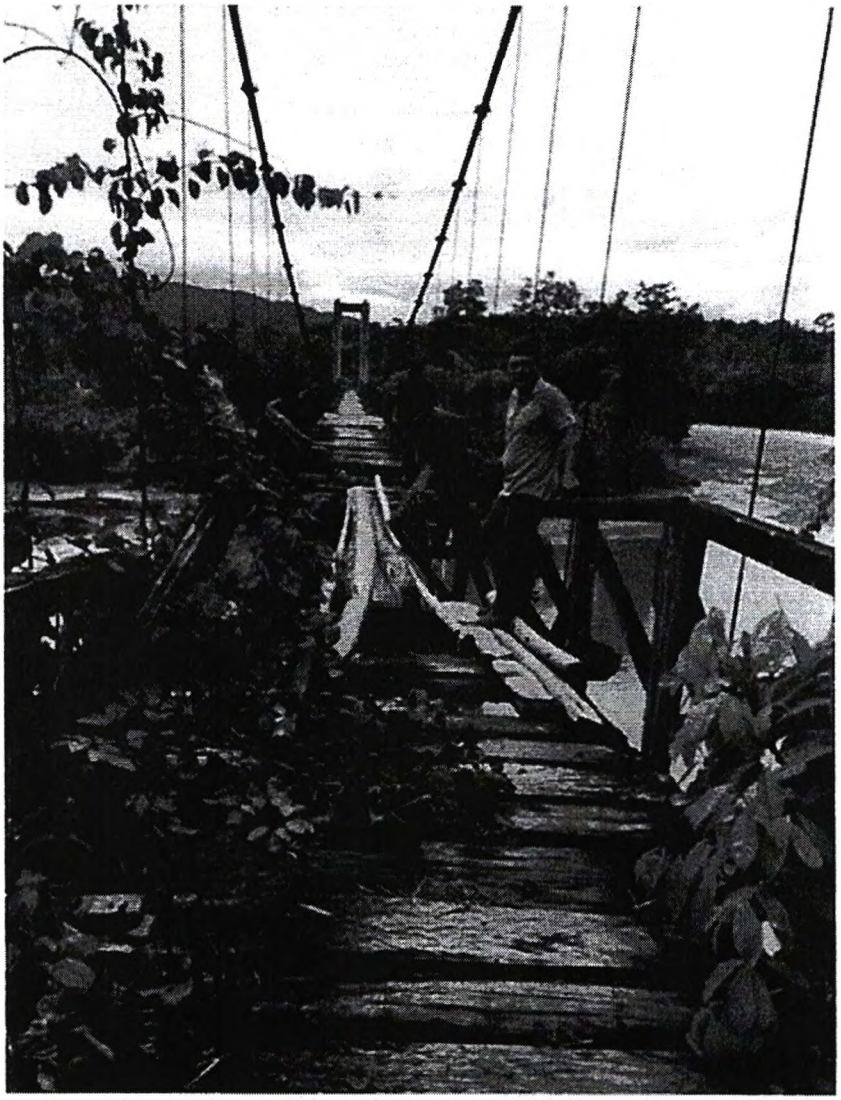
- Que, el Puente Pakui, se encuentra en mal estado de conservación, conforme constaté, por lo que es de suma urgencia construir o reconstruir las estructuras dañadas en por lo menos 80 %, el mismo que facilitará el adecuado tránsito de los pobladores que diariamente utilizan el puente.

A continuación, se observa el estado del Puente Pakui, conforme a las fotografías siguientes:

**Fotografía N° 02: Estado actual del Puente Pakui**

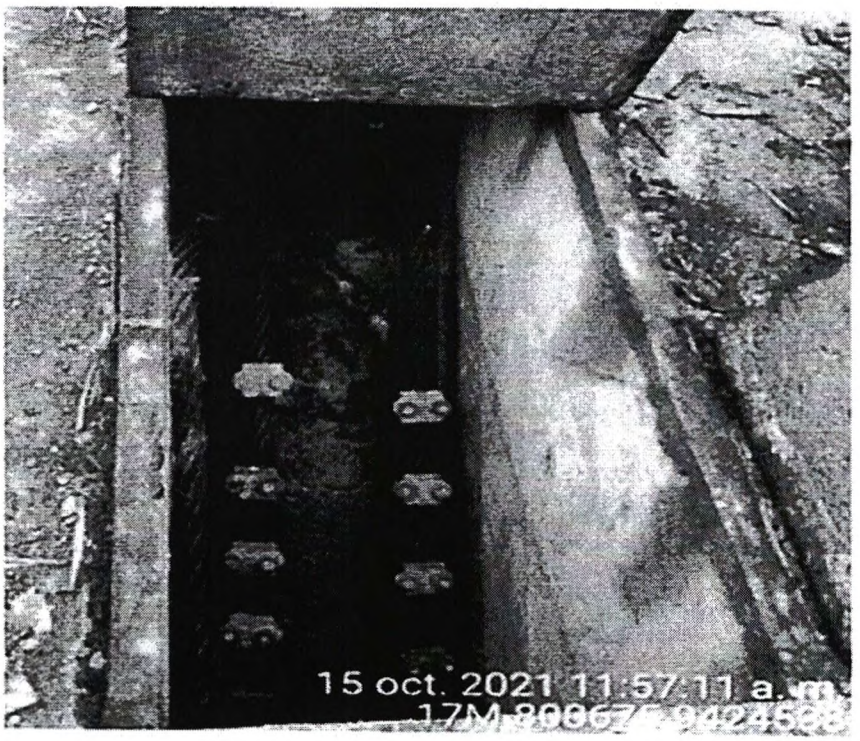
Fuente: Propia.

**Fotografía N° 03: Puente Pakui se observa el deterioro de la estructura**



Fuente: Propia.

**Fotografía N° 04: Tensores y arriostres cables deteriorados**




Fuente: Propia.

Conforme se observa en las fotografías 2, 3 y 4, la estructura del Puente Pakui, se encuentra deteriorado y en pésimas condiciones de conservación, debido a que el material de madera se encuentran podridos, producto de las lluvias intensas y permanentes, así como la falta de un techo que lo proteja de las lluvias y el sol, y la antigüedad del puente, y que, al parecer los gobiernos locales de Imaza y Bagua, el gobierno regional y el Poder Ejecutivo, a la fecha no han elaborado el perfil y el expediente técnico, para hacer realidad la reconstrucción o construcción del puente antes mencionado.

Cabe mencionar que, es imperativo atender en la reconstrucción o construcción del Puente Pakui, debido a que son utilizadas para transitar, por las poblaciones que se encuentran ubicadas en ambos lados del Río Chiriaco, habiendo tomado conocimiento que la población a la fecha se traslada en movilidad fluvial quienes tienen que abonar S/ 1.00 (Un Sol), cada vez que se trasladan de un lugar a otro.

Motivo por el cual es de suma urgencia legislar para poder impulsar la construcción o reconstrucción del Puente Pakui, para atender a la población necesitada que se encuentra en pobreza y pobreza extrema, que transita diariamente por el mencionado puente y evitar continuar perjudicando económicamente a las familias afectadas, quienes trasladaban por el puente sus productos agrícolas y ganaderas.

Cabe mencionar que, el artículo 16° de la Ley Nº 27181[1] - Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre establece que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, teniendo, entre otras, competencias normativas.

Es decir, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su calidad de órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, es la autoridad competente para dictar las normas correspondientes a la gestión de la infraestructura vial y fiscalizar su cumplimiento.

La Dirección General de Caminos y Ferrocarriles es el órgano de línea de ámbito nacional encargada de normar sobre la gestión de la infraestructura de caminos, puentes y ferrocarriles; así como de fiscalizar su cumplimiento.

El Manual de Puentes forma parte de los Manuales de Carreteras establecidos por el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, aprobado por D.S. N° 034-2008-MTC, y constituye uno de los documentos técnicos de carácter normativo, que rige a nivel nacional y es de cumplimiento obligatorio, por los órganos responsables de la gestión de la infraestructura vial de los tres niveles de gobierno: Nacional, Regional y Local.

El Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, aprobado por Decreto Supremo 034-2008-MTC, ha previsto en su artículo 18°, que los manuales son documentos de carácter normativo y de cumplimiento obligatorio, que sirven como instrumentos técnicos a las diferentes fases de gestión de la infraestructura vial.

[1] file:///C:/Users/squispe/Downloads/H786969%20(1).pdf

Que, en la relación de manuales consignados en el artículo 20º del mencionado reglamento, se encuentra el Manual de Puentes. Dicho manual, según el artículo 23º de la misma norma, contiene las normas, guías y procedimientos para el diseño y cálculo estructural de puentes, e incluye los estudios de ingeniería básica y planos tipo.

**Clasificación de Puentes en el Perú[2]:**

Que, mediante Resolución Ministerial 19-2018-MTC/14, se aprobó el manual de puentes en el cual se encuentra contenido la clasificación de puentes, que a continuación se desarrolla.

"Los puentes se clasifican de diferentes maneras:

Según la Naturaleza de la Vía Soportada

**A.** Se distinguen puentes para carretera, para ferrocarril, para trenes eléctricos de pasajeros, para acueductos, puentes para peatones y los puentes para aviones que existen en los aeropuertos; también existen puentes de uso múltiple.

**B. Según el Material**

**Existen puentes** de piedra, **madera**, sogas, hierro, acero, concreto armado, concreto pre esforzado, y últimamente de materiales compuestos (fibras de vidrio, fibras de carbón, etc.). La clasificación se hace considerando el material constitutivo de los elementos portantes principales. **Negrita y subrayado es nuestro.**

**C. Según el Sistema Estructural Principal**

Los puentes se clasifican en las siguientes tres grandes categorías:
los puentes tipo viga, los puentes tipo arco, y los puentes suspendidos.

**C.1 Los Puentes Tipo Viga**

Pueden ser de tramos simplemente apoyados, tramos isostáticos tipo gerber o cantiléver, tramos hiperestáticos o continuos. En los puentes tipo viga, el elemento portante principal está sometido fundamentalmente a esfuerzos de flexión y cortante. Los puentes losa se clasifican dentro de los puentes tipo viga, a pesar que el comportamiento de una losa es diferente al de una viga o conjunto de vigas.

**C.2 Los Puentes en Arco**

[2] http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/P_recientes/13370.pdf

Pueden ser de muy diversas formas, de tablero superior, de tablero intermedio y de tablero inferior, de tímpano ligero o de tímpano relleno o tipo bóveda.

Los puentes pórtico pueden ser considerados un caso particular de los puentes tipo arco, existen con columnas verticales y con columnas inclinadas.

**C.3 Los Puentes Suspendidos**

Pueden ser colgantes, atirantados o una combinación de ambos sistemas.

**D. Forma de la Geometría en Planta**

Los puentes pueden ser rectos, esviajados o curvos.

**E. Según su Posición Respecto a la Vía Considerada**

Se clasifican como pasos superiores y pasos inferiores.

**F. Según el Tiempo de Vida Previsto**

Los puentes se clasifican en puentes definitivos y en puentes temporales

**F.1 Puentes Definitivos**

Los puentes definitivos deben ser diseñados para una vida en servicio de 75 años. Las Especificaciones del presente Manual han sido elaboradas con ese objetivo. Para los puentes definitivos se debe dar preferencia a los esquemas estructurales con redundancia, ductilidad, mayor durabilidad y facilidad de mantenimiento.

**F.2 Puentes Temporales**

Los puentes temporales son aquellos cuya utilización debe ser por un tiempo limitado no mayor de 5 años. Para los puentes temporales se pueden utilizar esquemas estructurales con menor redundancia, por ejemplo: puentes prefabricados modulares simplemente apoyados, en cuyo caso se deberá usar un factor de redundancia nr ≥ 1.05. En cuanto a los materiales estos serán de acuerdo a las Especificaciones particulares que establezca la Entidad en cada caso. Los puentes temporales deben ser diseñados para las mismas condiciones y exigencias de seguridad estructural que los puentes definitivos.

## G. Según la Demanda de Tránsito y Clase de la Carretera

En el Manual de Carreteras: Diseño Geométrico DG - vigente, se clasifica las carreteras en función de la demanda de tránsito como: Autopistas de Primera Clase, Autopistas de Segunda Clase, Carreteras de 1ra. Clase, de 2da. Clase, de 3ra. Clase y Trochas Carrozables. En consecuencia, por consistencia con la norma de diseño de carreteras, los puentes en el Perú se clasificarán en la misma forma:

• Puentes para Autopistas de Primera Clase.

• Puentes para Autopistas de Segunda Clase. • Puentes para Carreteras de 1ra. Clase.

• Puentes para Carreteras de 2da. Clase.

• Puentes para Carreteras de 3ra. Clase y

• Puentes para Trochas Carrozables.

La sección transversal en los puentes mantendrá la sección típica del tramo de la carretera en el que se encuentra el puente, incluyendo las bermas.

El diseño geométrico de la sección transversal de los puentes, deberá cumplir con lo establecido en el Artículo 2.1.4.3.2.

## H. Clasificación de Acuerdo a la Importancia Operativa

Para el diseño del puente, el propietario debe asignar la importancia operativa del puente de acuerdo a la siguiente clasificación:

• Puentes Importantes.

• Puentes Típicos.

• Puentes relativamente menos importantes. En base a esta clasificación, se asignará el factor.

## I. Clasificación para Fines del Diseño Sísmico

Para fines del diseño sísmico de los puentes, el Propietario deberá clasificar el puente en una de las tres categorías siguientes según su importancia:

• Puente Críticos,

- Puentes Esenciales, u
- Otros puentes.

**I.1 Puentes Esenciales**

Son aquellos puentes que deberían, como mínimo, estar abiertos para vehículos de emergencia o para fines de seguridad y/o defensa inmediatamente después del sismo de diseño, con un periodo de retorno de 1000 años.

**I.2 Puentes Críticos**

Son aquellos puentes que deben permanecer abiertos para el tránsito de todo tipo de vehículos después del sismo de diseño y deben poder ser utilizados por vehículos de emergencia para propósitos de seguridad y/o defensa inmediatamente después de un gran sismo, por ejemplo, un evento de periodo de retorno de 2500 años.

**I.3 Otros Puentes**

Los puentes que no son Críticos ni Esenciales De acuerdo a esta clasificación se deberá considerar los efectos sísmicos según lo especificado en el Artículo 2.4.3.11.6 del Manual de Puentes.

**J. Según el Sistema de Construcción**

- Puente Segmentales.
- Puente Lanzados.
- Puente sobre Obra Falsa.
- Puente Prefabricado."

Cabe mencionar que los puentes son de vital importancia para trasladarse de un lugar a otro, el mismo que facilita el traslado de sus productos de nuestros agricultores y ganaderos, siendo el puente esencial en las vías de comunicación terrestre, además es el enlace y eje de desarrollo entre las comunidades, centros poblados y caseríos de nuestro país, como es el Puente Pakui, que una vez reconstruida o construida dinamizará la economía de las familias dedicadas a la agricultura y a la ganadería, así como los peatones transitarán con seguridad, por lo que, es de suma urgencia la construcción o reconstrucción del Puente Pakui, por tal razón, la Municipalidad distrital de Imaza, Municipalidad Provincial de Bagua, Gobierno Regional de Amazonas y Ministerio de Transportes y Comunicaciones por intermedio de Pro Vías Descentralizada, como instituciones públicas responsables de promover el desarrollo en los pueblos, en especial de aquellos pueblos que se encuentran olvidados y desatendidos y obedeciendo a lineamientos de una política de mejoramiento de las vías de accesos y enlace entre los diferentes pueblos, tienen la obligación moral urgente de iniciar y culminar con el perfil y expediente técnico, para iniciar la ejecución de la

construcción del Puente Pakui, Centro Poblado Chiriaco, distrito de Imaza, provincia de Bagua, región Amazonas y así otorgarle calidad de vida a los pobladores que se dedican a la ganadería y la agricultura.

Cabe señalar lo que establece el artículo 1 de la Constitución Política del Perú[3] que señala: La defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado.

El artículo 10 de la Carta Magna[4] prescribe que: El Estado reconoce el derecho universal y progresivo de toda persona a la seguridad social, para su protección frente a las contingencias, que precise la ley y para la elevación de su calidad de vida.

El artículo 44 de la Constitución Política del Perú[5], establece que: Son deberes primordiales del Estado: defender la soberanía nacional; garantizar la plena vigencia de los derechos humanos, proteger a la población de las amenazas contra su seguridad; y promover el bienestar que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación. Asimismo, es deber del Estado establecer y ejecutar la política de fronteras y promover la integración, particularmente latinoamericana, así como el desarrollo y la cohesión de las zonas fronterizas, en concordancia con la política exterior.

El artículo 58 de la Carta Magna[6] establece que: La iniciativa privada es libre. Se ejerce en una economía social de mercado. Bajo este régimen, el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de producción de empleo, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura.

Cabe mencionar que a través del Decreto Supremo 033-2002-MTC[7] y sus modificatorias "se crea el Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional - Provías Nacional, como Unidad Ejecutora del Pliego Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de carácter temporal, con autonomía técnica, administrativa y financiera, encargado de las actividades de preparación, gestión, administración y ejecución de proyectos de infraestructura de transporte relacionada a la Red Vial Nacional no concesionada, así como de la planificación, gestión y control de actividades y recursos económicos que se emplean para el mantenimiento y seguridad de las carreteras y puentes de la Red Vial Nacional no concesionada. Asimismo, realiza actividades relacionadas con los aspectos técnicos, administrativos y legales vinculados con la adquisición, expropiación, transferencia interestatal, liberación de interferencias y saneamiento físico legal del derecho de vía de las carreteras de la Red Vial Nacional no concesionada; así como, emite autorizaciones para el uso del derecho de vía y de los vehículos especiales en toda la Red Vial Nacional.

[3] https://www.congreso.gob.pe/Docs/constitucion/constitucion/Constitucion-Agosto-2023.pdf
[4] Ibidem.
[5] Ibidem.
[6] https://www.congreso.gob.pe/Docs/constitucion/constitucion/Constitucion-Agosto-2023.pdf
[7] file:///C:/Users/squispe/Downloads/H828807.pdf

Excepcionalmente, PROVIAS NACIONAL puede desarrollar en la Red Vial Nacional concesionada, según los términos y condiciones de cada contrato de concesión, intervenciones para la atención de emergencias viales, de manera integral o complementaria a las acciones que corresponda desarrollar al Concesionario."

Además, el Plan Estratégico Sectorial Multianual del Sector Transportes y Comunicaciones para el periodo 2018-2023[8] tiene como propósito fundamental la mejora de la infraestructura vial con el fin de promover la integración tanto interna como externa de nuestro país. Este plan busca incrementar la conectividad física entre los diferentes departamentos, elevando así el nivel de comunicación y acceso a nivel nacional e internacional.

Cabe señalar que actualmente en nuestro país carecemos de mantenimiento permanente de los puentes existentes, así como no hay una política de reconstrucción de puentes, interviniendo el Estado en algunos casos cuando ya no se puede realizar el mantenimiento, es decir no tenemos un sistema de mantenimiento, reconstrucción o construcción de puentes. Como consecuencia de esta realidad que atravesamos, las poblaciones que transitan por los puentes se encuentran incomunicadas entre pueblos, motivo por el cual es vital que el Estado intervenga permanentemente en el mantenimiento, reconstrucción y construcción de puentes en nuestro país.

Cabe mencionar que nuestro país enfrenta el déficit de mantenimiento, reconstrucción y construcción de puentes, el cual repercute en la población, que se encuentran incomunicadas entre pueblos, como se da en el caso del Puente Pakui, por lo que es de suma importancia se realicen el mantenimiento, reconstrucción y construcción de puentes para garantizar el tránsito de peatones y vehículos.

Es preciso señalar que la falta de funcionamiento y operatividad del Puente Pakui, la población se ve obligada día a día a utilizar el transporte fluvial abonando S/ 1.00 cada vez que se transporta de un lado a otro, para evitar exponer sus vidas y de sus familiares, los cuales afectan a su economía familiar, teniendo que en la actualidad nuestro país viene atravesando la recesión económica.

Contar con un puente en funcionamiento es beneficioso para la población, el cual facilita el traslado de personas, de vehículos menores y sus productos agrícolas y pecuarios, dándoles calidad de vida, así como el ahorro de dinero que beneficiará al grupo familiar. Es decir, brindará desarrollo socioeconómico de la población de Puerto Pakui, Pakui, Chiriaco e Imaza.

La necesidad de la construcción del Puente Pakui, es de vital importancia y es impostergable su reconstrucción o construcción, por cuanto hay exigencia de los pobladores que diariamente se trasladan de un lugar a otro, que mayormente

---

8 https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/473955/Plan_Estrat%C3%A9gico_Sectorial_Multianual_2018-2023.pdf?v=1617630927

son pobladores dedicados a la agricultura familiar y la ganadería, debiendo contar con facilidades para trasladar sus productos por el Puente Pakui, dándoles calidad de vida, para la mejora económica de su familia.

"Los puentes son una parte importante del patrimonio en infraestructura del país, ya que son puntos modulares en una red vial para la transportación en general y en consecuencia para el desarrollo de los habitantes preservar este patrimonio de una degradación prematura, es pues, una de las tareas más importantes de cualquier administración de carreteras sea pública o privada."[9]

Se debe tener en cuenta que, con la construcción o reconstrucción del Puente Pakui, permitirá mejorar la calidad de vida de los pobladores de Chiriaco, Pakui y Puerto Pakui, del distrito de Imaza, provincia de Bagua, departamento de Amazonas, permitiendo el transito adecuado, rápido y seguro, así como se evitará gastos a los pobladores, dedicados en su mayoría a la agricultura familiar, y que su condición es de pobreza y extrema pobreza.

El presente proyecto de ley tendrá una alta rentabilidad social, ya que, con la construcción del Puente Pakui, mejorará la calidad de vida de los pobladores dedicados a la agricultura y la ganadería, así como al comercio, quienes además mejoraran su economía, garantizará el traslado seguro y oportuno de los pobladores a distintas comunidades, caseríos, centros poblados, del distrito de Imaza, provincia de Bagua, departamento de Amazonas; asimismo se realizará el traslado seguro y rápido de los turistas nacionales y extranjeros que visitan el distrito de Imaza, de la provincia de Bagua, departamento de Amazonas, que cuenta con una excelente ruta turística, como el Pongo Rentema, Laguna El Porvenir, Cordillera de Colán, entre otras rutas turísticas.

Por lo que merece una atención especial y urgente la construcción del Puente Pakui, distrito de Imaza, provincia de Bagua, departamento de Amazonas, y que las poblaciones que se encuentran asentadas en el Puerto Pakui, Pakui, Centro Ppoblado Chiriaco, del distrito de Imaza, reclaman y piden la construcción del Puente por varios años, clamor de la población que deben ser atendidos por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Provias Departamental, Gobierno Regional de Amazonas, Municipalidad provincial de Bagua y la Municipalidad distrital de Imaza.

## JUSTIFICACION DE LA DECLARACIÓN DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERES NACIONAL

Es preciso señalar que la construcción del Puente Pakui, representa un proyecto de importancia para la conectividad seguro y rápido entre los pueblos que utilizan el puente para trasladarse de un lado al otro lado, así como de los caseríos, centros poblados, anexos del distrito de Imaza, provincia de Bagua, siendo

[9] https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/58666/Murrugarra_SWO-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y

importante para la competitividad, desarrollo e integración distrital y provincial, por lo que su ejecución es de necesidad pública e interés nacional, el cual permitirá al Estado brindar un adecuado traslado peatonal y de transporte de carga mínima y así como el transporte de pasajeros en vehículos menores, el cual ayudará a reducir la brecha en la infraestructura de puentes del distrito de Imaza, de la provincia de Bagua, región Amazonas, brindando una eficiente conexión a las poblaciones de un lado al otro lado del río Chiriaco, con fines de inclusión social y consecuentemente mejorará la economía de los pobladores, es decir con el Puente Pakui, habrá progreso, desarrollo y calidad de vida para los ciudadanos del Centro Poblado de Chiriaco, comunidad de Puerto Pakui y Pakui, y demás comunidades del distrito de Imaza, provincia de Bagua, departamento de Amazonas.

En ese sentido, con la iniciativa legislativa se propone declarar la necesidad pública y preferente interés nacional, social y económico la construcción y financiamiento del Puente Pakui, distrito de Imaza, provincia de Bagua, región Amazonas, la misma que de aprobarse va alentar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Pro Vías Departamental, el Ministerio de Economía y Finanzas, el Gobierno Regional de Amazonas, la Municipalidad provincial de Bagua y la Municipalidad distrital de Imaza, la asignación de presupuesto para la ejecución de este importante proyecto, que le traerán progreso, desarrollo y facilitaran los accesos seguros y rápidos entre las mencionadas poblaciones.

Asimismo, ayudará a reducir la brecha en infraestructura de puentes existente en el Departamento de Amazonas, mejorará las condiciones de traslado de peatones, transporte de carga y pasajeros en vehículos menores, contando con un puente para cruzar el río Chiriaco, con seguridad, rapidez y gratuito, y con ella contribuir en la calidad de vida de los ciudadanos que utilizarán diariamente el puente para trasladarse de un lugar a otro, así como podrán trasladar sus productos agropecuarios el cual dinamizará sus economías.

**SECTORES BENEFICIADAS**

Provincia de Bagua.

Distritos, caseríos, centros poblados y comunidades nativas de la provincia de Bagua.

## EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

La presente iniciativa legislativa no afecta ni contraviene ninguna norma de carácter constitucional, así como tampoco con otras leyes de menor rango, por cuanto su propósito es declarativo y tiene como finalidad priorizar la mejora de

calidad de vida de la población dedicada a la agricultura, ganadería, comercio y transporte, por el contrario, consolida el rol protector del Estado conforme al mandato constitucional.

Asimismo, la presente iniciativa legislativa promueve la necesidad y urgencia de cumplir de parte del Estado y los organismos gubernamentales de integrar, comunicar y en el marco de descentralización, generar las mismas oportunidades de desarrollo de las poblaciones de los centros poblados, comunidades y caseríos, del distrito de Imaza, provincia de Bagua, departamento de Amazonas.

## ANALISIS COSTO BENEFICIO

La presente iniciativa legislativa, por su naturaleza y alcances, no genera gasto alguno al tesoro público, dado que es una norma declarativa, por el contrario, favorece a la población dedicada a la agricultura, ganadería, transporte, turismo y comercio, del distrito de Imaza, provincia de Bagua, Departamento de Amazonas, para su implementación no requiere de mayor presupuesto, por cuanto el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, como órgano ejecutor del Proyecto de Inversión Pública debe realizar las gestiones ante el Ministerio de Economía y Finanzas, priorizando que este proyecto se haga realidad, así como del Gobierno regional de Amazonas, Municipalidad provincial de Bagua y la Municipalidad distrital de Imaza. Lo que nos da, como un indicador a que, se debe legislar con urgencia en esta materia, en estricto resguardo del interés del Estado, cuyo resultado beneficiará de manera positiva, en la mejora de la calidad de vida de la población dedicada a la agricultura, ganadería, turismo y comercio, entre otras actividades; así como dinamizar su economía de los ciudadanos del distrito de Imaza de la provincia de Bagua, departamento de Amazonas, que en su mayoría son poblaciones de pobreza y extrema pobreza.

Del mismo modo, al declararse de interés y necesidad pública la construcción del Puente Pakui, para garantizar el transito seguro y rápido de los peatones y vehículos menores, no se contraponen con competencias ni otros proyectos que el Gobierno Central, Regional, Provincial o Distrital tenga en sus bases de proyectos de inversión pública.

Cabe mencionar que la construcción del Puente Pakui, en la provincia de Bagua, departamento de Amazonas, beneficiará a la población del Centro Poblado Chiriaco, Comunidad Pakui y Puerto Pakui, y otras comunidades nativas del distrito de Imaza, en el marco de la lucha contra la pobreza, puente de comunicación que facilitará la conectividad y facilitará la interconexión adecuada, seguro y rápido, de centros poblados, caseríos, anexos, comunidades nativas,

del distrito de Imaza de la provincia antes señalada, elevando el nivel socioeconómico y mejorando la calidad de vida de la población.

## RELACION CON EL ACUERDO NACIONAL[10]

El presente proyecto de ley se circunscribe y está alineada a las políticas de Estado determinadas por el Foro del Acuerdo Nacional. En específico concuerda directamente con las políticas:

• **Política de Estado I: DEMOCRACIA Y ESTADO DE DERECHO**, que contienen la Octava Política de Estado, denominada Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú, que establece lo siguiente:

Nos comprometemos a desarrollar una integral descentralización política, económica y administrativa, transfiriendo progresivamente competencias y recursos del gobierno nacional a los gobiernos regionales y locales con el fin de eliminar el centralismo.

• **Política de Estado II: EQUIDAD Y JUSTICIA SOCIAL**, que contienen la Décima Política de Estado, denominada Reducción de la pobreza, que establece lo siguiente:

Nos comprometemos a dar prioridad efectiva a la lucha contra la pobreza y a la reducción de la desigualdad social, aplicando políticas integrales y mecanismos orientados a garantizar la igualdad de oportunidades económicas, sociales y políticas.

• **Política de Estado III: COMPETITIVIDAD DEL PAÍS**, que contienen la Décima Novena Política de Estado, denominada desarrollo sostenible y gestión ambiental, que establece lo siguiente:

Nos comprometemos a integrar la política nacional ambiental con las políticas económicas, sociales, culturales y de ordenamiento territorial, para contribuir a superar la pobreza y lograr el desarrollo sostenible del Perú.

• **Política de Estado III: COMPETITIVIDAD DEL PAÍS**, que contienen la Vigésima Primera Política de Estado, denominada Política de Desarrollo en infraestructura y vivienda, que establece lo siguiente:

[10] https://acuerdonacional.pe/politicas-de-estado-del-acuerdo-nacional/politicas-de-estado/politicas-de-estado-castellano/

Nos comprometemos a desarrollar la infraestructura y la vivienda con el fin de eliminar su déficit, hacer al país más competitivo, permitir su desarrollo sostenible y proporcionar a cada familia las condiciones necesarias para un desarrollo saludable en un entorno adecuado. Con el objetivo de desarrollar la infraestructura del país, el Estado: elaborará un plan nacional de infraestructura identificando ejes nacionales de integración y crecimiento para desarrollar una red energética, vial, portuaria, aeroportuaria y telecomunicaciones, que permita fluidez en los negocios y en la toma de decisiones.

• **Política de Estado IV: ESTADO EFICIENTE, TRANSPARENTE Y DESCENTRALIZADO**, que contienen la Vigésima Cuarta Política de Estado, denominada Afirmación de un Estado eficiente y transparente que establece lo siguiente:

Nos comprometemos a construir y mantener un Estado eficiente, eficaz, moderno y transparente al servicio de las personas y de sus derechos, y que promueva el desarrollo y buen funcionamiento del mercado y de los servicios públicos.

## RELACIÓN DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA CON LA AGENDA LEGISLATIVA[11]

El presente Proyecto de Ley se encuentra relacionada con la Agenda Legislativa para el periodo anual de sesiones 2023 - 2024, aprobada mediante Resolución Legislativa del Congreso No. 002-2023-2024-CR, en los siguientes objetivos:

### Objetivo I.- DEMOCRACIA Y ESTADO DE DERECHO

**Política No. 8**.- Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú, a través del **Tema No. 27**.- Regulación referida a la descentralización y los distintos niveles de gobierno, así como a través del **Tema No. 28**.- Financiamiento, fiscalización y control de los Gobiernos Regionales y Locales.

### Objetivo II.- EQUIDAD Y JUSTICIA SOCIAL

**Política No. 10**.- Reducción de la pobreza, a través del **Tema No. 30**.- Lucha contra la pobreza.

[11] https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2225424-1

**Objetivo III.- COMPETITIVIDAD DEL PAÍS**

**Política No. 19**.- Desarrollo sostenible y gestión ambiental, a través del **Tema No. 77**.- Sobre protección del medio ambiente y acuerdos sobre desarrollo sostenible con otros países, así como a través del **Tema No. 80**.- Sobre la actividad agrícola y las zonas rurales y finalmente a través del **Tema No. 81**.- Sobre el turismo.

**Objetivo III.- COMPETITIVIDAD DEL PAÍS**

**Política No. 21**.- Desarrollo en infraestructura y vivienda, a través del **Tema No. 90**.- Declaratorias de interés nacional y necesidad pública referidas a obras de infraestructura, así como a través del **Tema No. 92**.- Medidas para promover el desarrollo de infraestructura en el sector urbano, rural, en las comunidades campesinas y en la Amazonía y finalmente a través del **Tema No. 94**.- Fomento a la inversión en infraestructura.