



LUIS ÁNGEL ARAGÓN CARREÑO
Congresista de la República

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



PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA EJECUCION DEL PROYECTO MEJORAMIENTO CARRETERA EMP. PE-28 B (DV. QUELLOUNO)-QUELLOUNO-QUEBRADA HONDA-CALCA-EMP. PE-28 B (CALCA); EMP. PE-28 B (OLLANTAYTAMBO)-PATACANCHA-EMP. CU-105 (DV. SAN LORENZO); EMP. PE-28 B (CHAULLAY)-VICOS-DV. AMAYBAMBA-EMP. AP-100 (PTE. PASAJE); EMP. PE-28 B (MARANURA)-QUILLABAMBA-ECHARATE-EMP. PE-28 B (COCABAMBILLA); EMP. PE-28 B (KUMPIRUSHIATO)-YOMENTONI-DV. IVOCHETO-DV. SANIRIATO, POR NIVELES DE SERVICIO; DISTRITO DE ECHARATE - PROVINCIA DE LA CONVENCION - DEPARTAMENTO DE CUSCO

Los Congresistas de la Republica integrantes del Grupo Parlamentario de ACCIÓN POPULAR que suscriben; a iniciativa del señor Congresista LUIS ANGEL ARAGÓN CARREÑO, ejercen su derecho de iniciativa legislativa conferido en los artículos 102° inciso 1) y 107° de la Constitución Política del Perú; y conforme a los artículos 2° y del 76° numeral 2 del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente:

PROYECTO DE LEY

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la siguiente Ley:

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA EJECUCION DEL PROYECTO MEJORAMIENTO CARRETERA EMP. PE-28 B (DV. QUELLOUNO)-QUELLOUNO-QUEBRADA HONDA-CALCA-EMP. PE-28 B (CALCA); EMP. PE-28 B (OLLANTAYTAMBO)-PATACANCHA-EMP. CU-105 (DV. SAN LORENZO); EMP. PE-28 B (CHAULLAY)-VICOS-DV. AMAYBAMBA-EMP. AP-100 (PTE. PASAJE); EMP. PE-28 B (MARANURA)-QUILLABAMBA-ECHARATE-EMP. PE-28 B (COCABAMBILLA); EMP. PE-28 B (KUMPIRUSHIATO)-YOMENTONI-DV. IVOCHETO-DV. SANIRIATO, POR NIVELES DE SERVICIO; DISTRITO DE ECHARATE - PROVINCIA DE LA CONVENCION - DEPARTAMENTO DE CUSCO

Artículo 1. Declaratoria de necesidad pública e interés nacional

Declárese de necesidad pública e interés nacional la ejecución del proyecto "Mejoramiento Carretera EMP PE-28 B (DV. Quellouno)-Quellouno-Quebrada Honda-

Calca-Emp. Pe-28 B (Calca); Emp. Pe-28 B (Ollantaytambo)-Patacanha-Emp. Cu-105 (Dv. San Lorenzo); Emp. Pe-28 B (Chaulay)-Vicos-Dv. Amaybamba-Emp. Ap-100 (Pte. Pasaje); Emp. Pe-28 B (Maranura)-Quillabamba-Echarate-Emp. Pe-28 B (Cocabambilla); Emp. Pe-28 B (Kumpirushiato)-Yomentoni-Dv. Ivoheto-Dv. Saniriato, por niveles de servicio; distrito de Echarate - provincia de La Convención - departamento de Cusco.

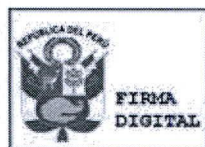
Artículo 2. Acciones para la ejecución del proyecto.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones de conformidad con sus competencias y atribuciones en coordinación con las autoridades regionales y provinciales priorizan la ejecución del proyecto referido en el artículo anterior.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Única. Vigencia

La presente Ley entra en vigencia a partir del día siguiente de su publicación en el diario oficial "El Peruano".



Firmado digitalmente por:
PORTERO LOPEZ Hilda
Marleny FAU 20181749126 soft
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 08/03/2022 19:04:15-0500



Firmado digitalmente por:
VERGARA MENDOZA Bvis
Herman FAU 20181749126 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 08/03/2022 15:43:44-0500



Firmado digitalmente por:
VERGARA MENDOZA Bvis
Herman FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 08/03/2022 15:46:07-0500



Firmado digitalmente por:
MARTINEZ TALAVERA Pedro
Edwin FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 09/03/2022 13:11:18-0500



Firmado digitalmente por:
ARAGON CARREÑO Luis Angel
FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 07/03/2022 15:22:07-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES FONSECA Karol
Ivett FAU 20181749126 soft
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 08/03/2022 12:17:01-0500



Firmado digitalmente por:
SOTO PALACIOS Wilson FAU
20181749126 soft
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 08/03/2022 09:57:06-0500



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **16** de **marzo** del **2022**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 1440/2021-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

.....
HUGO ROVIRA ZAGAL
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. ANÁLISIS CONSTITUCIONAL Y LEGAL

La presente iniciativa legislativa tiene por objeto tiene por objeto declarar de necesidad pública e interés nacional la ejecución del proyecto "Mejoramiento Carretera Emp PE-28 B (DV Quellouno) - Quellouno - Quebrada Honda - Calca - EMP PE-28 B (Calca) provincia - Calca y La Convención - departamento de Cusco".

De acuerdo con lo señalado en el artículo 79° de la Constitución Política del Perú, en concordancia con lo establecido en el artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República, las iniciativas legislativas no pueden contener propuesta de creación ni aumento del gasto público, por lo que la propuesta legislativa cumple con lo señalado en las normas legales antes citadas y no contraviene la Constitución Política del Perú ni ninguna norma legal peruana, dado que la misma propone la declaración de necesidad pública e interés nacional un proyecto de inversión de importancia para el departamento del Cusco.

Al respecto, la noción interés público "(...) debe ser concedida como aquella que resulte congruente y compatible con una situación que deviene en beneficiosa para todos, entendiéndola como una norma ética suprema, cuyo empleo siempre aludirá a las metas morales fundamentales de la sociedad (...).

Para García de Enterría¹ señala que: las categorías de necesidad pública, utilidad pública, interés público, interés nacional, son denominadas "conceptos jurídicos indeterminados" y, en consecuencia, no existe motivo para adoptar una definición restrictiva cuando estamos ante un concepto de esa naturaleza.

Al respecto, un sector de la doctrina sostiene que la noción interés público resulta equivalente a las categorías necesidad pública e interés nacional, entendiéndolas como normas éticas supremas, cuya invocación siempre aludirá a las metas morales fundamentales de la sociedad. A razón de ello, entre las referidas nociones y el objetivo que se pretende alcanzar debe existir congruencias y compatibilidad, a efectos que sea beneficiosa para toda la sociedad. Adicionalmente a lo señalado, una posición contraria sostiene que a tales categorías se les atribuye la denominación de conceptos jurídicos indeterminados por cuanto no existe una definición restringida.

Así, se puede considerar y extender las características de la noción interés público, señaladas por un sector de la doctrina, a las categorías de necesidad pública e interés nacional, toda vez que los citados conceptos giran sobre los mismos presupuestos,

¹ GARCIA DE ENTERRIA, Eduardo Democracia Ley e inmunidades del poder. Lima Palestra 2004, pág. 43.

conforme se ha señalado anteriormente. Bajo tal orden de ideas, la inclusión de las categorías materia de estudio en un dispositivo normativo debería atender a los siguientes parámetros:

- Que su contenido esté vinculado al bien común
- Que se contribuya a la realización de la dignidad humana.
- Que se fortalezcan los principios democráticos y la convivencia pluralista.
- Que permita evaluar otros dispositivos normativos que contengan derechos y deberes constitucionales, así como legales.
- Que integre un proceso de toma de decisión y sea materializado por los entes competentes del Estado.

En este sentido, la inclusión de las categorías necesidad pública, interés nacional, interés público, utilidad pública y bien común en determinados dispositivos normativos siempre deben tener como objetivo el bienestar de la sociedad y reconducir a la satisfacción de los derechos fundamentales², lo cual tendrá como fin último la protección de la dignidad de la persona humana.

Así, las categorías jurídicas necesidad pública e interés nacional atienden a temas vinculados al sector salud, medioambiente, servicios públicos de naturaleza económica, tales como energía, agua, telecomunicaciones, transporte e infraestructura, pero también materias que exceden los parámetros delimitados por la doctrina y la jurisprudencia.

En el presente caso, la iniciativa legislativa es de tipo declarativo y se encuentra vinculada al sector transportes, como es la ejecución del proyecto "Mejoramiento Carretera Emp PE-28 B (DV Quellouno) - Quellouno - Quebrada Honda - Calca - EMP PE-28 B (Calca) provincia - Calca y La Convención - departamento de Cusco".

Es preciso resaltar que, la presente iniciativa legislativa nace del pedido del Alcalde de la Municipalidad Provincial de Calca, a través de Oficio N° 066-2022-MPC/A de fecha 07 de febrero de 2022.

1.1. DE LA NECESIDAD DE PROYECTOS EN MATERIA DE TRANSPORTES

A continuación, citaremos el análisis realizado por Comex Perú a través del artículo Infraestructura Vial: Gobiernos Subnacionales Estancados³

² Sobre el particular, el Tribunal Constitucional en la sentencia recaída en el Expediente N° 009645-2002-AA/TC (fundamento jurídico 3) señala lo siguiente: "(...) los derechos fundamentales que la Constitución ha reconocido no sólo son derechos subjetivos, sino también constituyen el orden material de valores en los cuales se sustenta todo el ordenamiento constitucional (STC 0976-2001-AA/TC) Esta última dimensión objetiva de los derechos fundamentales se traduce, por un lado, en exigir que las leyes y sus actos de aplicación se realicen conforme a los derechos fundamentales (efecto de irradiación de los derechos en todos los sectores del ordenamiento jurídico) y, de otro, en imponer, sobre todos los organismos públicos, un "deber especial de protección" de dichos derechos (...)"

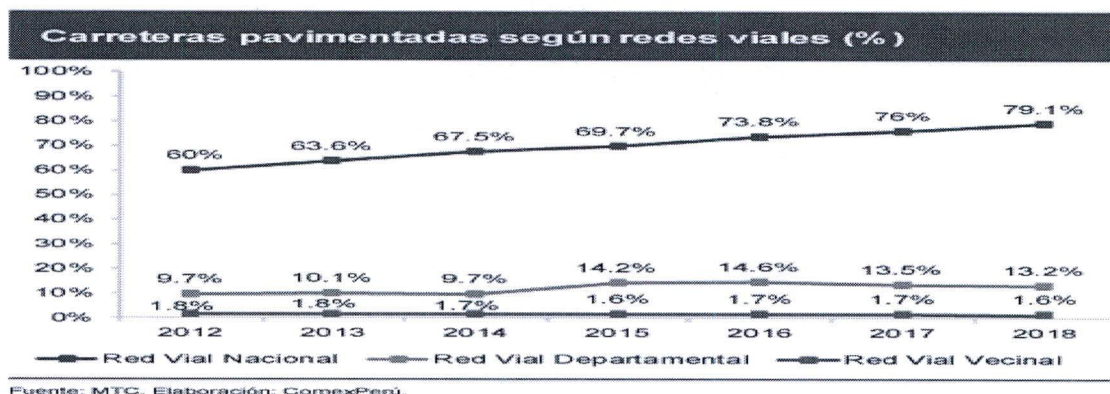
³ <https://www.comexperu.org.pe/articulo/infraestructura-vial-gobiernos-subnacionales-estancados>

"La provisión de carreteras, puentes y caminos favorece la integración de los mercados, disminuye los costos de transporte y reduce los tiempos de desplazamiento que, a su vez, dinamizan el comercio en la zona de influencia; las vías terrestres facilitan el acceso a los demás bienes y servicios públicos, como la educación y la salud, muchos de los cuales son limitados para gran parte de la población rural. Así, es incuestionable la importancia de la infraestructura como pilar de la competitividad y determinante para el desarrollo económico de un país.

De acuerdo con el Reporte de Competitividad Global 2019 del Foro Económico Mundial, el Perú ocupó el puesto 88 de las 141 economías evaluadas en el pilar Infraestructura. Además, en el sub-pilar Infraestructura de transporte, nos ubicamos en el puesto 97 gracias a las mejoras en los indicadores de eficiencia en servicios portuarios (92) y conectividad de envíos (39). No obstante, nuestra posición en los indicadores de conectividad de vías (102) y calidad de infraestructura en carreteras (110) reflejan la alarmante situación del país en términos de infraestructura vial

En nuestro país, el sistema vial está estructurado en tres niveles: la Red Vial Nacional (27,109 km), competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC); la Red Vial Departamental (27,505 km), responsabilidad de los Gobiernos regionales, y la Red Vial Vecinal (113,857 km), competencia de los Gobiernos municipales. En cuanto a la primera, los avances en calidad de carreteras pavimentadas han sido notorios. Según cifras del MTC, el porcentaje de red vial nacional pavimentada pasó del 59.9% en 2012 al 79.1% en 2018. Sin embargo, la tendencia no es la misma en cuanto a la red departamental que, con un total de 3,623 km, alcanzó un 13.2% de vías pavimentadas en 2018.

Los departamentos que lideran este último indicador son Áncash (39.6%), Arequipa (32.8%), Lambayeque (31.2%), Loreto (30.3%) y Piura (28.4%). Por otro lado, los departamentos que registraron menores porcentajes fueron Ucayali (0.4%), Madre de Dios (0.7%), Apurímac (0.7%), Huancavelica (1.1%) y Huánuco (2.2%). Estos resultados no son muy alentadores si se considera la importancia de la conectividad vial departamental para la integración de los mercados, más aún para las zonas con difícil acceso geográfico.



Así al analizar la ejecución de la inversión pública en materia de infraestructura en 2019, según cifras del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), el Gobierno nacional gastó el 94.5% de su presupuesto institucional! modificado (PIM) en vías nacionales, mientras que los Gobiernos regionales solo alcanzaron el 48.1% en vías departamentales, ¡ni siquiera superaron la mitad del monto destinado! Los departamentos con mayor porcentaje de ejecución fueron Ucayali (100%), Lambayeque (99.6%), San Martín (93.8%) y Apurímac (91.7%); mientras que Piura (1.3%), Madre de Dios (3.6%), La Libertad (7.4%) y Amazonas (7.7%) presentaron las menores cifras. Cabe mencionar que Piura, con un total de S/ 288 millones, fue el departamento al que se destinó mayor presupuesto.

Ahora bien, un factor importante al hablar de la inversión en estructuras viales es su adecuado funcionamiento y conservación. En 2019, la ejecución del gasto en mantenimiento de vías nacionales ascendió a S/ 1,987 millones, lo que representó el 95.7% del presupuesto destinado y un 26.9% más respecto del año anterior. En cuanto a vías departamentales, el gasto a nivel regional fue de S/ 138 millones, un 72.4% del PIM y un 44.3% menos que en 2018. Estas cifras evidencian descuido en términos de mantenimiento de la infraestructura vial departamental por parte de los Gobiernos subnacionales, en tanto es tarea de estos, más allá del factor político que subyace a la construcción de redes de transporte, garantizar la eficiencia e integridad del gasto.

En el presente caso nos encontramos frente a un proyecto de mejoramiento de una carretera que une diversos distritos de la provincia de La Convención en el departamento del Cusco.

1.2. FUNDAMENTOS PARA LA DECLARATORIA DE INTERES DE LA EJECUCION DEL PROYECTO.

A continuación, transcribiremos datos que contienen los diferentes volúmenes del Resumen Ejecutivo del proyecto de inversión que forman parte del Formato N° 07-A.

El proyecto de inversión, materia de la presente iniciativa, se encuentra a nivel de perfil, se denomina "MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA EMP. PE-28 B (DV. QUELLOUNO)- QUELLOUNO - QUEBRADA HONDA - CALCA-EMP. PE-28 B (CALCA); EMP. PE-28 B (OLLANTAYTAMBO) - PATACANCHA-EMP. CU-105 (DV. SAN LORENZO); EMP. PE-28 B (CHAULLAY)-VICOS-DV. AMAYBAMBA-EMP. AP-100 (PTE. PASAJE); EMP. PE-28 B (MARANURA)-QUILLABAMBA-ECHARATE-EMP. PE-28 B (COCABAMBILLA); EMP. PE-28 B (KUMPIRUSHIATO)-YOMENTONI-DV. IVOCHETO-DV. SANIRIATO, POR NIVELES DE SERVICIO; DISTRITO DE ECHARATE, PROVINCIA DE LA CONVENCION, DEPARTAMENTO DE CUSCO"

Ubicación Geográfica

El proyecto se ubica en el este del país, en el departamento de Cusco. La carretera en estudio, por su longitud, se extiende por las provincias de La Convención, Calca y Urubamba, abarcando 12 distritos:

Cuadro N° 1: Distritos que comprende la Localización del Proyecto				
Departamento, Provincia y Distrito	Región	Superficie (km ²)	Densidad (hab/km ²) 1/	Altitud (msnm)
Cusco	Sierra	71,986.50	18.18	3,414
La Convencion	Sierra	30,061.82	4.89	1,063
Echarate	Sierra	19,135.50	1.21	1,162
Viicabamba	Sierra	5,046.47	1.89	2,764
Inkawasi	Sierra	443.91	6.9	1,431
Maranura	Sierra	150.30	27.5	1,110
Santa Ana	Sierra	359.40	77.90	1,063
Quellouno	Sierra	799.68	16.65	800
Ocobamba	Sierra	840.93	5.15	1,543
Calca	Sierra	4,414.49	14.31	2,925
Calca	Sierra	311.01	66.33	2,925
Lares	Sierra	527.26	10.91	3,171
Yanatile	Sierra	3,080.47	2.79	1,357
Urubamba	Sierra	1,439.43	42.20	2,869
Ollantaytambo	Sierra	640.25	15.88	2,848
Urubamba	Sierra	128.28	156.55	2,869
Total de (AID) 2/		31,463	32	1,920

Fuente: Volumen I Resumen Ejecutivo del Proyecto⁴

⁴ <https://ofi5.mef.gob.pe/invierte/formato/verProyecto/126511>

La carretera en proyecto está conformada por varias rutas y tramos, sumando en toda su extensión una longitud aproximada de 659.27 Km. Según la última actualización del Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras – (SINAC), Anexo - Decreto Supremo N° 011-2016-MTC y Resolución Ministerial. 384-2019 MTC/01.02, la vía, en su trayectoria comprende las rutas departamentales: CU-105, CU-100, CU-101, CU-106 y CU-103.

Unidad Formuladora y Ejecutora

La Unidad Formuladora y Ejecutora del presente estudio de pre inversión a nivel de perfil es el Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Descentralizado del presente Proyecto es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de PROVIAS DESCENTRALIZADO.

Cuadro N° 3: Unidad Formuladora

Unidad Formuladora:	Provias Descentralizado
Sector	Transportes y Comunicaciones
Pliego	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Responsable	Econ. Erik Abner Tuesta Solis
Cargo	Responsable de la Unidad Formuladora – Provías Descentralizado
Dirección	Jr. Camaná 678 Piso del 7 al 12 – Lima 01
Central Telefónica	(51-01) 514-5300

Cuadro N° 4: Unidad Ejecutora de inversión del PIP

Unidad Ejecutora de Inversiones:	Provias Descentralizado
Sector	Transportes y Comunicaciones
Pliego	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Responsable	Carlos Eduardo Revilla Loayza
Cargo	Director Ejecutivo -Provías Descentralizado
Dirección	Jr. Camaná 678 Piso del 7 al 12 – Lima 01
Central Telefónica	(51-01) 514-5300

Fuente: Volumen I Resumen Ejecutivo del Proyecto⁵

Objetivo Central

El objetivo central o propósito del proyecto es brindar

"Adecuadas condiciones de transitabilidad de la carretera que incrementa el acceso de los usuarios y la población del Área de Influencia Directa (AID), hacia los mercados locales y extranjeros".

Medios fundamentales y acciones

1. Adecuadas características, condiciones y diseño del pavimento.

⁵ <https://ofi5.mef.gob.pe/invierte/formato/verProyecto/126511>

2. Suficiente y adecuado sistema de obras de arte y drenaje.
3. Suficiente y adecuada señalización vial.
4. Adecuada sección vial
5. Reducción del riesgo en la vía

Macrolocalización

La carretera: EMP. PE-28 B (DV. QUELLOUNO)-QUELLOUNO-QUEBRADA HONDA-CALCA-EMP. PE-28 B (CALCA); EMP. PE-28 B (OLLANTAYTAMBO)-PATACANCHA- EMP. CU-105 (DV. SAN LORENZO); EMP. PE-28 B (CHAULLAY)-VICOS- DV. AMAYBAMBA-EMP. AP-100 (PTE. PASAJE); EMP. PE-28 B (MARANURA)- QUILLABAMBA-ECHARATE-EMP. PE-28 B (COCABAMBILLA); EMP. PE-28 B (KUMPIRUSHIATO)-YOMENTONI-DV. IVOCHETO-DV. SANIRIATO, POR NIVELES DE SERVICIO, aproximada de 659.27 km, su recorrido se emplaza entre las provincias de La Convención (Maranura, Vilcabamba, Inkawasi, Santa Teresa, Santa Ana, Quellouno, Ocobamba y Echarate), Calca (Calca, Lares y Yanatile) y Urubamba (Ollantaytambo y Urubamba) en el departamento del Cusco y la provincia de Andahuaylas (Pacobamba) en el departamento de Apurímac, todas localizadas en la sierra sur del Perú.

Microlocalización

Cabe señalar, que la carretera materia del proyecto de inversión, en su recorrido cruza numerosos centros poblados, cuyo número de localidades según distrito, se presenta en el siguiente cuadro, por orden de recorrido:

Departamento	Provincia	Distrito	Orden de recorrido 2/	Centros poblados 1/
Cusco		Maranura	1	Chauclay
		Vilcabamba	2	Kukipata
			3	Andihuela
			4	Paltaybamba
			5	Maranniyoc
			6	Poromate
			7	Doroyara
			8	Yupancca
			9	Lucma
			10	Habas Pata
			11	Pucyura
			12	Huancacalle
			13	Callara
			14	Chillihua
			15	Yanahuanca
		Inkawasi	16	Choquetira
			17	Ligiana
			18	Accobamba
			19	San Martín
			20	Inkawasi
			21	Sillapata
			22	San Fernando
			23	Paccaypata
			24	Manura
			25	Quillabamba
		Santa Ana	26	Morro San Juan
			27	Tiobamba
			28	Huayanay Baja
		Echarate	29	Terebinto
			30	Echarati
			31	Cocabamba
			32	Kumpirushiato
			33	Korimani
			34	Oroya
			35	Union Arenal
			36	Managali
			37	Kishito
			38	Pangoa
			39	Boca Mantao
			40	Chinguarito
			41	Chahuares

ANTONIO BARTUREN LLATAS
 INGENIERO CIVIL
 CIP: 42341

CESAR RICARDO LLUNCOR OCHOA
 INGENIERO CIVIL
 CIP: 37003

		Quellouno	42	Muyupay
			43	Yanatile
	Calca	Quellouno	44	Quesquento
			45	Quellouno
		Calca	46	Calca
			47	Accha Bajo
			48	Cajllapata
			49	Huamanchoque
			50	Totora
			51	Huallatay
		Lares	52	Acchahuata Alfa
			53	Anparaes
	Urubamba	Yanatile	54	Paucarpata
			55	Maska
		Ollantaytambo	56	Colca
			57	Pantorilla
		Ocobamba	58	Quebrada Honda
			59	Ollantaytambo
			60	Pallata
			61	Rayancancha
			62	Huilloc
			63	Patacancha
			64	Yanamayo
			65	Pirhua
			66	Nuevo Acobamba
			67	Sauyocancha
			68	Negrohuarcuna
			69	Huicapugio
			70	Valenpata
			71	San Lorenzo
			72	Ocobamba

1/ Centros poblados aledaños a la carretera; la relación de los mismos se presenta

2/ Se considera el inicio en el Emp. PE-28B

Elaboración: El Consultor

Información base: Trabajo de campo Octubre del 2019; MIDIS, ESCALE; Google Earth.

Antecedentes del proyecto

El estudio de pre inversión está enmarcado dentro del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de inversiones, aprobado por el D. S. N° 027-2017- EF. En dicho marco, PROVÍAS Descentralizado, mediante Memorándum N° 1240- 2018- 21.GE, de la Gerencia de Estudios, propone modificar la Metodología Específica "CME 01 – MTC Contenidos Mínimos Específicos para la formulación de proyectos de mejoramiento a nivel de soluciones básicas de carreteras de la Red Vial Nacional", al ámbito de la Red Vial Subnacional.

Población beneficiaria

La población directamente beneficiada al año 2017, alcanzó a 152,045 habitantes correspondiente a los distritos de Echarate, Vilcabamba, Inkawasi, Maranura, Santa Ana, Quellouno y Ocobamba de la provincia de La Convención; Calca, Lares y Yanatile de la provincia de Calca; y los distritos de Ollantaytambo y Urubamba de la provincia de Urubamba del departamento de Cusco.

La población del AID en el 2017 representaba el 12.61% de la población de los departamentos involucrado en el AID, asimismo la población del AID en el 2017 representaba el 56.10% de la población de las provincias involucradas en el AID.

La población proyectada del AID al año 2020 es de 142,678 personas. Esta población se obtuvo con la aplicación de la tasa de crecimiento del departamento del AID. Se cogió la tasa de crecimiento del departamento, debido a que las tasas de crecimiento distrital son negativas, este crecimiento se da porque la población del AID ha venido migrando a Lima y Huancayo, o concentrándose en el distrito de Santa Ana (27,056 habitantes), principalmente esta migración se da por la falta de acceso a los servicios básicos.

Pertinencia y Prioridad del Proyecto

En los lineamientos de política del Marco Macroeconómico Multianual (MMM) 2019 – 2022, el Perú se ubica en el puesto 86 (promedio OCDE: 30), lo cual es reflejo de una importante brecha de infraestructura que alcanza los US\$ 160 mil millones, según la Asociación Nacional de Fomento (AFIN). Más de la mitad de esta brecha se encuentra en los sectores Transporte y Energía, representan 55.3% del total. Se ha aprobado una inyección de recursos y reorientación de gastos por más de S/. 12 mil millones (1.6% del PBI) para obra pública descentralizada que también sumarán al dinamismo de la inversión pública, relacionada a infraestructura de transporte, saneamiento urbano-rural, colegios y centros de salud, principalmente en Gobiernos Regionales y Locales. Cabe mencionar que la ejecución de estos proyectos, además de dinamizar el empleo y la actividad económica, traerá beneficios sociales en sus zonas de influencia como reducir costos de transporte y logísticos, mejorar la conectividad entre regiones, e incrementar la frontera agrícola.

En los objetivos estratégicos del MTC se establece claramente como prioridades ampliar la capacidad y mejorar las características de la infraestructura de la red vial y garantizar la conservación de la infraestructura de los distintos modos de transportes, con participación del sector privado y la comunidad organizada, propiciando la sostenibilidad de su financiamiento".

II. EFECTO DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

El presente proyecto de ley al tener naturaleza declarativa no genera impacto en la normativa nacional, sin embargo, si exhorta al Poder Ejecutivo, gobiernos regionales y locales a adoptar las medidas necesarias para la corrección de una situación que vulnera y/o amenaza derechos fundamentales, en el presente caso, el derecho fundamental a contar con vías adecuadas que les permitirá acceder al trabajo, salud, y alimentación, entre otros beneficios.

III. ANÁLISIS COSTO - BENEFICIO

En caso de aprobarse el presente proyecto de ley permitirá cerrar la brecha de transporte para los pobladores de las *provincias de La Convención, Calca y*

Urubamba, dado que el proyecto abarcando 12 distritos, por lo que la inversión prevista para este proyecto se justifica, considerando el desarrollo y beneficios que traerá a la población de esa ciudad.

Por otra parte, de aprobarse el presente proyecto de ley, tendría los siguientes efectos:

SUJETOS	BENEFICIOS
ESTADO	El Estado les proporcionan a los ciudadanos redes de transporte de primera calidad que permiten que las personas y las mercancías circulen de un modo seguro y eficiente. Permite favorecer la entrega oportuna de bienes y servicios, reduce costos, impulsa el desarrollo económico y genera empleos. Eleva la competitividad, el desarrollo económico y la calidad de vida de las poblaciones.
EMPRESAS	Las empresas se benefician al contar con mejores redes de distribución y corredores multimodales que les permita hacer circular sus productos de un modo más fluido por toda la región.
CIUDADANOS BENEFICIADOS	Contar con infraestructura de alta calidad genera un entorno de negocios más competitivo, atrae más inversiones extranjeras y permite llegar a nuevos mercados nacionales, como internacionales. Les permite satisfacer las necesidades básicas de educación, trabajo, alimentación y salud. Se mejorar la calidad del servicio que se presta a los usuarios que hacen uso de las vías, brindando comodidad, seguridad, reducción en tiempos de viaje.

La iniciativa legislativa propuesta no irroga gasto adicional al erario nacional, toda vez que es de naturaleza declarativa, es decir, exhorta la ejecución de proyecto de inversión que servirá para mejorar la calidad de vida de la población.

IV. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL Y LA AGENDA LEGISLATIVA

La presente iniciativa se enmarca en el ítem III Competitividad del país y la 21 Política del Estado: Desarrollo en Infraestructura y Vivienda. Con el objetivo de desarrollar la infraestructura del país, el Estado: (a) elaborará un plan nacional de infraestructura identificando ejes nacionales de integración y crecimiento para desarrollar una red energética, vial, portuaria, aeroportuaria y de telecomunicaciones, que permita fluidez en los negocios y en la toma de decisiones; (...).