

Proyecto de Ley N° **7997/2023-CR**



LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA, SOCIAL Y ECONÓMICO LA CONSTRUCCIÓN Y AMPLIACIÓN A CUATRO CARRILES DEL PUENTE LA BREÑA SOBRE EL RÍO MANTARO.

El congresista que suscribe **Waldemar José Cerrón Rojas**, miembro del **Grupo Parlamentario Perú Libre**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa previsto por el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y según lo regulado por los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, presenta a consideración del Congreso de la República el siguiente proyecto de Ley:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA, SOCIAL Y ECONÓMICO LA CONSTRUCCIÓN Y AMPLIACIÓN A CUATRO CARRILES EL PUENTE LA BREÑA SOBRE EL RÍO MANTARO.

Artículo Único. Declaración de interés nacional y necesidad pública.

Se declara de interés nacional y necesidad pública, social y económico la construcción y ampliación a cuatro carriles del puente La Breña sobre el río Mantaro, ubicado en la provincia de Huancayo, departamento de Junín con la finalidad de mejorar la infraestructura vial y la conectividad en la región y facilitar el tránsito vehicular, reducir los tiempos de viaje, aumentar la seguridad vial y fomentar el desarrollo económico y social de la zona.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

Única: Autoridades Competentes

Se encarga al Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y

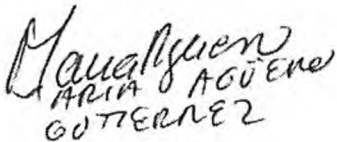
Comunicaciones, en coordinación con el Gobierno Regional de Junín, y entre otras entidades relaciones que, en el marco de la presente ley, realicen las coordinaciones y medidas necesarias en cumplimiento de lo normado en la presente ley.


Waldemar Cerrón


Américo
Gonga

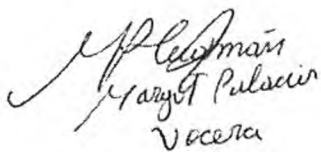

Plinio Carrasco


SEGUNDO T.
MONTALVO


MANUEL MARÍA
AGÜERO
GUTIERREZ


Isaac Mita
Alanoca


Margot Palacios


Margot Palacios
Vocera



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **03** de **JUNIO** de **2024**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 7997/2023-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.



.....
GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

I. FUNDAMENTACIÓN DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA:

El Puente Breña sobre el Río Mantaro, inaugurado en 1960, representa una infraestructura crucial en la red vial nacional del Perú. Ubicado estratégicamente en la ciudad de Huancayo, se erige como un punto de conexión estratégico entre la provincia de Chupaca, el distrito de Pilcomayo y la provincia de Huancayo, departamento de Junín. El puente Breña es vital para el transporte de personas, mercancías y servicios entre diferentes provincias y regiones del país. Desde su apertura, ha desempeñado un papel fundamental en el desarrollo económico y social de la región, permitiendo el flujo constante de vehículos y facilitando el acceso a zonas de importancia comercial, turística y residencial.

Fig. 1. Puente la Breña en los años 70'



Fuente: C.D. Rivera Breña (extraído de internet)

A medida que la región ha experimentado un crecimiento poblacional, tan igual el sector transportes en las últimas décadas, el Puente Breña ha sido testigo de un incremento notable en el tráfico vehicular. Pues según la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones (DRTC) más de 30 mil vehículos pasan por el puente La Breña en tan solo un día. Este aumento se ha visto reflejado en la congestión frecuente de la vía, especialmente durante las horas pico y períodos de alta actividad

comercial. A pesar de su importancia y capacidad inicial, la infraestructura actualmente enfrenta desafíos significativos para satisfacer la demanda creciente del flujo de movildades, generando tiempos de viaje más prolongados y afectando la eficiencia del transporte en la región.

El Gobierno Regional de Junín (en el año 2017) declaró que la infraestructura de este puente, que tiene 7.28 metros de ancho y una calzada de 0.50 metros a cada lado, está en una situación de riesgo muy alto. Cada carril del puente mide 3.14 metros de ancho, lo cual es insuficiente para el tránsito de camiones pesados de carga ancha.

Además, 2017 la Contraloría General de la República identificó un alto riesgo en la estructura del puente La Breña, uno de los principales accesos a la ciudad de Huancayo. Los especialistas de la entidad señalaron que la base del estribo derecho del puente estaba debilitada. Además, en las orillas del río Mantaro, la Contraloría encontró rellenos y canteras que alteran el cauce natural del río, causando erosión en las riberas. También se detectó un posible encauzamiento del río Mantaro sin la debida asistencia técnica, lo que podría llevar a que el caudal afecte al puente la breña al arrastre material de desmonte, afectando gravemente los cultivos y viviendas en las zonas cercanas¹.

Fig. 2. Contraloría del Perú evaluando el Puente la Breña.

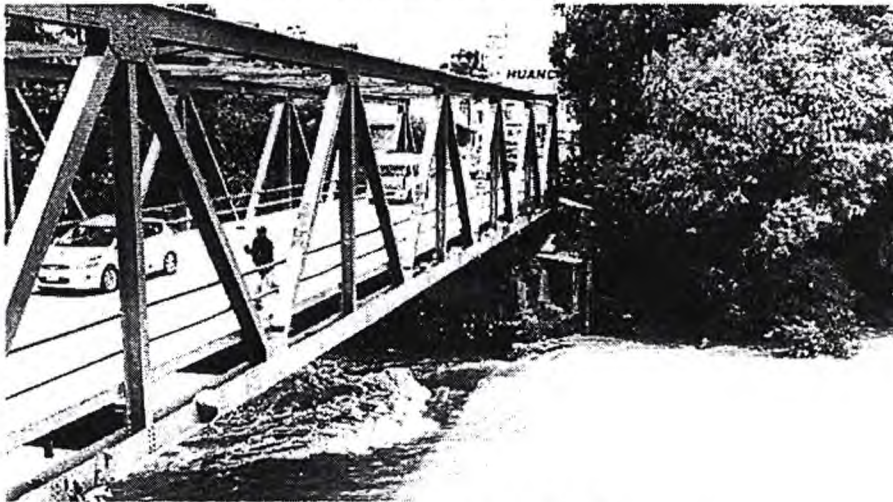


Por otro lado, Electrocentro, ante las consultas del Gobierno Regional

¹ <https://diariocorreo.pe/edicion/huancayo/puente-la-breña-se-podría-venir-abajo-por-debilitamiento-de-su-estribo-en-el-lado-derecho-738926/?ref=dc>

GORE Junín (2017), aprobaron la factibilidad de ampliar el puente La Breña, único acceso directo a Huancayo desde la margen derecha del río Mantaro. Esta iniciativa surge ante la necesidad de aliviar el colapso del transporte en esta zona. Electrocentro ha aprobado la reubicación de postes en la avenida Independencia, que es el ingreso y salida del puente La Breña, ubicado en la ruta nacional P-24. Este proyecto permitirá convertir dicha vía en una carretera de cuatro carriles, mejorando significativamente la fluidez del tránsito vehicular².

Fig. 3. Incremento de la fluencia del río en el Puente la Breña.



Fuente: Imagen extraído de internet

En esa misma línea, la situación actual del puente la Breña es preocupante por el aumento del caudal del río Mantaro (2024), destaca la urgencia de la ampliación y la construcción de la infraestructura. El alcalde distrital de Pilcomayo, Brayan Ninahuanca, **ha informado sobre una rajadura en la base y en el estribo del puente, lo que podría provocar su inclinación y eventual colapso**. Además, la pérdida de la defensa ribereña con gaviones ha dejado el puente aún más vulnerable. Ante la inacción de las autoridades, es imperativo actuar con celeridad para ampliar y reforzar el puente la Breña a cuatro carriles, asegurando su estabilidad y funcionalidad a largo plazo, y protegiendo así la seguridad de los ciudadanos y la continuidad del tránsito vital para la provincia de Huancayo, del departamento de Junín – región³.

“La vida útil de diseño de cualquier puente es de aproximadamente

² https://www.regionjunin.gob.pe/noticia/id/2016112504_aprueban_factibilidad_para_ampliar_puente_la_breña/

³ <https://hytimes.pe/2024/03/04/crecida-del-rio-mantaro-debilta-bases-del-puente-la-breña-ante-inaccion-de-autoridades/>

50 años. Lógicamente, haciéndole un mantenimiento adecuado y un buen estado de conservación, se puede alargar. En Lima y en el Perú en general, hay puentes que superan largamente el periodo de los 50 años", afirma Javier Cornejo, presidente del capítulo de Ingeniería Civil del Colegio de Ingenieros (2019). En esa misma línea, las rajaduras que uno observa en los puentes son superficiales. Lo que en realidad se necesita es hacer un estudio interior de las vigas porque si éstas están fisuradas, a la larga, pueden provocar accidentes, como incluso el derrumbe del puente. la arquitecta Lobelia Severino, señala: Que en el Perú, lo que hacen las autoridades es darle un mantenimiento estético que casi siempre es solo pintar la estructura pero se necesita de más⁴.

Fig. 5. Inspección de daños del Puente la Breña.



Fuente: Imagen extraído del Facebook de la Contraloría

Una infraestructura vial eficiente es un pilar fundamental para el desarrollo económico y comercial de cualquier región. Las vías de comunicación adecuadas facilitarían el transporte de personas y mercancías, lo que a su vez impulsa el crecimiento económico, mejora la competitividad y aumenta la calidad de vida de la población. En el caso específico del Puente la Breña sobre el Río Mantaro, su ampliación a cuatro carriles.

La ampliación del Puente Breña permitirá una circulación vehicular más

⁴ <https://puntosiguado.upc.edu.pe/el-mantenimiento-de-los-puentes-una-medicina-util-y-necesaria/>

fluida y segura, eliminando los cuellos de botella que actualmente limitan la eficiencia del transporte de la margen derecha del río Mantaro. Esto es particularmente relevante para el transporte de pasajeros y mercancías, ya que las empresas locales y nacionales dependen de una red vial rápida y confiable para mover sus productos; mencionaba el transportista Jaime Águila en el 2022 **"A diario sufrimos por la congestión vehicular y eso ocurre en horas punta a las 7 de la mañana, al mediodía y en la tarde desde las 5 hasta las 9 de la noche, aquí nos demoramos de una hora a dos horas para cruzar el puente La Breña"**⁵.

Fig. 6. Tráfico en el Puente la Breña.



Fuente: Imagen extraído del diario regional "La Voz" medio digital

1. **Incremento del Tráfico Vehicular:** El aumento sostenido del tráfico vehicular en la zona ha generado congestiones y tiempos de viaje prolongados, afectando la movilidad de personas y mercancías.
2. **Mejora de la Conectividad Regional:** La ampliación del Puente Breña permitirá una mejor conexión entre distintas localidades y regiones, facilitando el acceso a servicios, centros de producción, y áreas turísticas.
3. **Desarrollo Económico y Comercial:** Una infraestructura vial adecuada es fundamental para el desarrollo económico, ya que

⁵ <https://diariocorreo.pe/edicion/huancayo/caminito-de-huancayo-uno-de-los-puntos-de-mayor-congestion-vehicular-en-la-ciudad-incontrastable-noticia/?ref=dc>

favorece el transporte de productos, impulsa el turismo y promueve la inversión en la región.

4. **Seguridad Vial:** La ampliación a 4 carriles del puente contribuirá a mejorar la seguridad vial al reducir la congestión y los riesgos de accidentes, proporcionando una vía más segura y eficiente para los usuarios.
5. **Interconexión Nacional:** El Puente Breña es parte de la red vial nacional y su ampliación responde a la necesidad de fortalecer la infraestructura de transporte a nivel nacional, promoviendo la integración y el desarrollo equitativo del país.

Asimismo, el turismo es una fuente importante de ingresos para la región, y una infraestructura vial eficiente es esencial para su desarrollo. La ampliación del Puente la Breña facilitará el acceso a destinos turísticos de la región, como el Parque de la Identidad Wanka, Nevado Huaytapallana, Catedral de Huancayo, y el parque Constitución, entre otros lo que atraerá a más visitantes nacionales e internacionales.

Un flujo vehicular más rápido y seguro mejorará la experiencia de los turistas, fomentando el turismo sostenible y el crecimiento de negocios relacionados, como hoteles, restaurantes y agencias de viajes. Este desarrollo turístico no solo generará empleo, sino que también contribuirá al desarrollo económico local y a la preservación cultural y natural de la región⁶.

Fig. 7. Congestión de transporte público el Puente la Breña.



Fuente: Imagen extraído de internet

⁶ <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/354648/perxtumbes.pdf?v=1685720779>

La ampliación del Puente la Breña a cuatro carriles no solo responde a necesidades económicas, sociales y ambientales, sino que también está respaldada por un marco legal robusto que subraya su importancia y viabilidad:

En primer lugar, la Constitución Política del Perú establece en su artículo 58 que el Estado orienta el desarrollo económico promoviendo el crecimiento sostenible y el bienestar social. La ampliación del Puente Breña se alinea con esta disposición constitucional al mejorar la infraestructura vial, facilitando el transporte de personas y mercancías, y promoviendo el desarrollo económico de la región. Asimismo, el artículo 22 de la Constitución reconoce el derecho al trabajo, que está estrechamente relacionado con una infraestructura eficiente que permita el acceso a oportunidades laborales. Mejorar el puente facilitará el transporte diario de miles de trabajadores, contribuyendo a la productividad y el crecimiento económico.

La Ley General del Ambiente (Ley N° 28611) establece principios y normas para la protección y conservación del ambiente y el uso sostenible de los recursos naturales. La ampliación del Puente Breña incluirá criterios ambientales en su diseño y ejecución, en cumplimiento con esta ley. Se realizarán estudios de impacto ambiental y se implementarán medidas de mitigación para proteger los ecosistemas y recursos hídricos del Río Mantaro, asegurando que el desarrollo infraestructural sea sostenible con el medio ambiente.

Por otro lado, la Ley de Bases de la Descentralización (Ley N° 27783) promueve la autonomía y el fortalecimiento de los gobiernos regionales y locales para gestionar sus recursos y proyectos de desarrollo. La ampliación del Puente Breña es una iniciativa que puede ser gestionada y ejecutada por el gobierno regional, en coordinación con el gobierno central, alineándose con los principios de descentralización y participación local. Este proyecto, al ser de interés regional, permite una colaboración efectiva entre los distintos niveles de gobierno para su realización.

La Ley Orgánica de Municipalidades (Ley N° 27972) establece que los gobiernos locales tienen la responsabilidad de promover el desarrollo urbano y rural, así como la ejecución de obras de infraestructura pública. La ampliación del Puente Breña, siendo una obra de infraestructura vital para la región, permitiendo un desarrollo en el sector transportes y

mejorando la economía local, regionales y nacional para su realización. Esto garantiza que la obra se desarrolle de manera acorde a las necesidades específicas de la comunidad local.

Además, la Ley de Promoción de la Inversión Privada en Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos (Ley N° 29230) permite la participación del sector privado en la financiación, ejecución y mantenimiento de obras públicas de infraestructura. La ampliación del Puente la Breña puede beneficiarse de mecanismos de asociación público-privada, facilitando la movilización de recursos y la implementación eficiente del proyecto. Este enfoque no solo acelera la ejecución de la obra, sino que también asegura su sostenibilidad financiera a largo plazo.

Finalmente, el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC) identifica proyectos prioritarios que impulsan la competitividad del país. La ampliación del Puente Breña puede ser incorporada en este plan, dado su impacto significativo en la conectividad y el desarrollo económico del departamento de Junín. Este respaldo facilita la asignación de recursos y la coordinación interinstitucional necesaria para su ejecución, asegurando que el proyecto cuente con el apoyo y financiamiento adecuados.

II. ANTECEDENTES

El Puente la Breña, situado en la ciudad de Huancayo, cruza el río Mantaro y conecta con la provincia de Chupaca y sus distritos, del departamento de Junín. Este puente es la principal vía de cruce del río Mantaro y soporta un alto volumen de tráfico vehicular, ya que es una de las dos salidas de la ciudad hacia la capital – Lima. Actualmente, el puente cuenta con solo dos carriles y un paso peatonal estrecho.

Siendo, que un estudio vial por el Gobierno Regional de Junín, se llevaron a cabo conteos de tránsito vehículos y peatones durante 24 horas continuas a lo largo de 7 días de la semana en la intersección de la Av. Independencia con el puente la Breña. Estos resultados se presentarán en los cuadros siguientes. A continuación, se presenta un cuadro que resume los conteos realizados en la estación E-01 (puente la Breña) durante toda la semana⁷.

⁷ <https://data-peru.itp.gob.pe/profile/geo/tumbes?measure=GobermentExpensesSelector=Gasto#empleo>

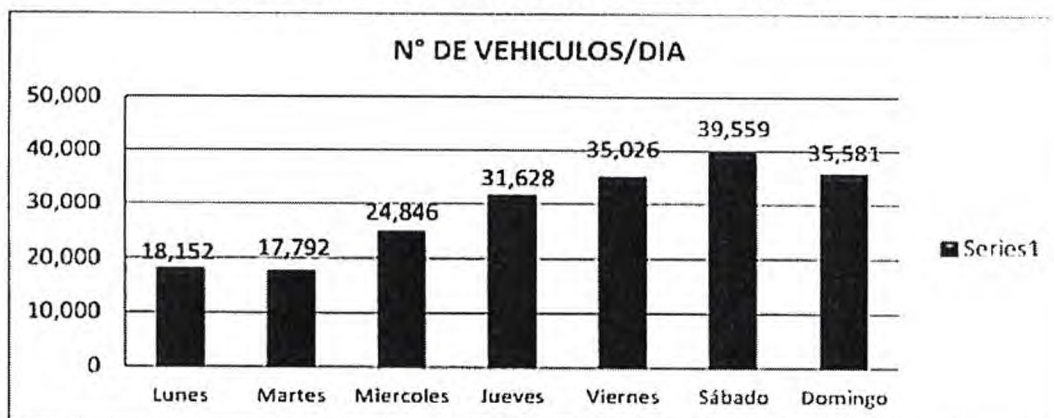


Tabla N° 4.4: Resumen de conteo vehicular – Puente Breña

Resultados de los conteo de tráfico:		Mes: Abril					
Tipo de Vehículo	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Automovil	12,051	11,376	15,462	16,291	19,865	24,447	22,641
Camionetas	3,718	4,777	6,596	10,748	11,168	11,507	9,711
Micro	366	399	512	985	678	623	539
Bus	261	158	230	308	307	314	238
Camion	1,159	768	1,559	2,768	2,510	2,088	1,823
Semi Trayler	547	277	437	449	451	541	608
Trayler	50	37	50	79	47	39	31
TOTAL	18,152	17,792	24,846	31,628	35,026	39,559	35,581

En grafico 4.1 nos muestra la variación del trafico correspondiente a la semana de realizados los conteos vehiculares.

Fig. 9. Número de vehiculos en el Puente la Breña.



Se observa que el tráfico es mayor los días viernes, sábado y domingo. En el siguiente cuadro, se puede apreciar que el tránsito predominante es el privado, representando el 60.21%, seguido por el transporte público con el 31.63% y, finalmente, el transporte de carga con el 8.16%.

Tabla N° 4.5: Tráfico Actual por Tipo de Vehículo

Tipo de Vehículo	IMD	Distribución %
Automóvil	17864	60.21
C.R.	8516	28.70
Micro	599	2.02
Bus	269	0.91
Camion	1880	6.34
Semi Trayler	491	1.65
Trayler	49	0.17
IMD	29668	100.00

Tabla N° 4.6: flujo peatonal 16 horas

SENTIDO	HOMBRE	MUJER	NIÑO	TOTAL
SUR - NORTE	605	491	115	1,211
NORTE - SUR	790	645	238	1,673
TOTAL	1,395	1,136	353	2,885

En el cuadro anterior se muestra un total de 2,885 peatones por día que transitan por el puente Breña, tanto en sentido sur-norte como viceversa⁸.

En el cuadro anterior se muestra un total de 460 peatones por hora que transitan por el puente Breña, tanto en sentido sur-norte como viceversa. Según el Instituto Nacional de Estadística e Informática en Tumbes, el 92% de la superficie agropecuaria se destina a fines agrícolas. El 8% son pastos naturales, montes y bosques⁹.

Fig. 10. Superficie de las unidades agropecuarias con tierras.

	Superficie (km²)	Part. %
Superficie agrícola	210	92
Bajo riego	187	81,8
En seco	23	10,2
Superficie no agrícola	18	8
Pastos naturales	2	1
Montes y bosques	14	6
Otras clases de tierras	2	1
Otros	228	100

Fuente: INEI - IV Censo Nacional Agropecuario 2012.

El Circuito Vial Malecón - Av. Mariátegui, que costó más de 3 millones de soles al Gobierno Regional de Junín (GRJ), fue una medida implementada con el objetivo de reducir la congestión del puente la Breña, que une la provincia de Huancayo con la provincia de Chupaca. Sin embargo, este proyecto no ha cumplido su propósito debido a la inoperatividad de dos puentes modulares. El circuito no ha logrado disminuir el tráfico porque el puente modular, instalado hace 4 años para conectar ambas márgenes,

⁸ <https://data-peru.itp.gob.pe/profile/geo/tumbes?measureGobermentExpensesSelector=Gasto#empleo>

⁹

<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4438581/Compendio%20Estad%C3%A1stica%20Tumbes%202022.pdf?v=16817430>

está bloqueado por el debilitamiento de sus bases durante la construcción del corredor, y el segundo puente aún no ha sido instalado¹⁰.

Fig. 11. Tráfico a la salida del Puente la Breña.



Fuente: Imagen extraído de internet

El proyecto Puente Los Ángeles consta de dos puentes modulares de tipo Bailey para vehículos livianos. Desde su inauguración en diciembre de 2018, el puente "Bailey" ha funcionado de manera discontinua en dos sentidos para vehículos menores, generando desorden debido a las vías estrechas. Con los trabajos de pavimentación del circuito, el puente se bloqueó hasta julio de este año y luego fue nuevamente bloqueado para reforzar sus bases mientras se iniciaba la ejecución del segundo puente modular el 8 de agosto.

¹⁰ <https://infoandes.pe/circuito-para-descongestionar-puente-brena-esta-inactivo-pese-a-inauguracion/#:~:text=El%20Circuito%20Vial%20Malec%C3%B3n%20%E2%80%93%20Av.inoperatividad%20de%20dos%20puentes%20modulares>



Fuente: Imagen extraído de internet

Según Anthony Ávila Escalante, gerente regional de Infraestructura, actualmente el puente antiguo está en trabajos de mejoramiento de suelo y estribos para asegurar que la proximidad con el nuevo puente no perjudique sus cimientos. Esto ha mantenido inactivo el corredor de 20 cuadras que busca dar acceso directo desde la Av. Mariátegui hacia el sector de Las Brisas en el distrito de Pilcomayo. Hasta entonces, usuarios y transportistas seguirán soportando embotellamientos prolongados en el puente la Breña.

III. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA.

El Puente Breña, ubicado sobre el río Mantaro, es una infraestructura crítica que es el acceso a la provincia de Huancayo de a la margen derecha; Actualmente, este puente cuenta con solo dos carriles, lo cual resulta insuficiente para soportar el creciente volumen de tráfico vehicular de buses, camiones, tráileres, custers, combis y autos colectivos y particulares que ingresan y sales del centro del Perú. Esta limitación provoca graves problemas de congestión vehicular, y problemas para los pasajeros que tienen prisa en llegar a sus destinos, especialmente durante las horas pico, afectando la fluidez del transporte de personas y mercancías, y perjudicando la economía y calidad de vida de los ciudadanos.

El aumento de tráfico en el Puente la Breña se debe a varios factores, entre ellos el crecimiento económico y poblacional de la región, así como la falta de alternativas de acceso eficientes a la ciudad. La situación se agrava con la inoperatividad de los puentes modulares del proyecto Puente Los Ángeles, que fueron implementados para descongestionar el

puente Breña pero no han cumplido su función debido a problemas estructurales y de mantenimiento. Estos puentes modulares, diseñados para conectar ambos márgenes del río, están bloqueados por el debilitamiento de sus bases y la falta de instalación del segundo puente.

La congestión en el Puente la Breña no solo afecta a los usuarios cotidianos, sino también a sectores clave como el comercio y el transporte de carga pesada, que experimentan retrasos significativos. Además, la insuficiencia de carriles y el estrecho paso peatonal ponen en riesgo la seguridad de los peatones y dificultan el acceso de los estudiantes que dependen del transporte público para llegar a sus instituciones educativas en Huancayo.

En resumen, la infraestructura actual del Puente la Breña es inadecuada para las demandas de tráfico vehicular actual, a razón del crecimiento de la ciudad, generando problemas de congestión, retrasos y riesgos para la seguridad vial.

IV. JUSTIFICACIÓN Y VIABILIDAD DE LA PROPUESTA.

La necesidad de ampliar el puente a cuatro carriles es imperativa para mejorar la conectividad regional, facilitar el transporte de bienes y personas, y apoyar el desarrollo económico y social de la región de Junín.¹¹

El Puente Breña es una estratégica para mejorar la infraestructura vial en la región de Junín, el mismo que sirve como una de las principales rutas de acceso y salida de la ciudad de Huancayo, pues de ampliarse el puente la breña a cuatro carriles permitirá una mejora al tráfico vehicular y reduciendo significativamente los tiempos de desplazamiento y mejorando la eficiencia del transporte tanto para vehículos privados como públicos. Esto es especialmente crucial para los estudiantes y la población que se trasladan por el transporte público para llegar a sus escuelas, colegios y las universidades ubicadas en la ciudad de Huancayo, ya que la seguridad vial será notablemente mejorada con un tránsito más seguro y fluido.

Además, esto fomentará el crecimiento económico y atraerá inversiones a la zona. Por lo que la ampliación del Puente la Breña es técnicamente

¹¹ <https://diariocorreo.pe/edicion/huancayo/mas-de-30-mil-vehiculos-pasan-por-el-puente-la-brena-en-tan-solo-un-dia-728638/regional-da-innovacion-agraria-en-la-region-tumbes>

viable. Siendo que los estudios preliminares indican que las condiciones estructurales actuales permiten la expansión a cuatro carriles. Además, la región cuenta con experiencia previa en proyectos de infraestructura vial, lo cual garantiza la disponibilidad de conocimientos y recursos técnicos necesarios para llevar a cabo la obra. La inversión en la ampliación del Puente la Breña es justificada por los beneficios económicos que traerá. La mejora en la eficiencia del transporte y la reducción de costos logísticos generarán un retorno de inversión a mediano y largo plazo.

La propuesta considera la implementación de medidas de sostenibilidad y cuidado del medio ambiente y se priorice la ejecución acciones para la construcción, garantizando que el proyecto se alinee con los criterios de desarrollo sostenible y protección de los recursos naturales. Asimismo, la ampliación del Puente la Breña cuenta con el respaldo de la comunidad local, autoridades municipales, regionales y nacionales, así como de diversos sectores económicos. Este consenso es fundamental para asegurar la cooperación y participación activa en todas las etapas del proyecto, desde la planificación hasta la ejecución y posterior mantenimiento.

En conclusión, la ampliación a cuatro carriles del Puente la Breña no solo es una respuesta necesaria a los problemas de tráfico y seguridad actuales, sino también una inversión estratégica que impulsará el desarrollo económico y mejorará la calidad de vida de los habitantes de la región de Junín. La viabilidad técnica, económica y ambiental del proyecto, junto con el apoyo social, garantizan su éxito y sostenibilidad a largo plazo.

V. MARCO NORMATIVO.

El marco normativo de este proyecto de ley se fundamenta en diversos instrumentos legales y regulatorios a nivel nacional e internacional que respaldan y justifican la necesidad de ampliar el Puente Breña a cuatro carriles. A continuación, se detallan las principales normativas y disposiciones legales aplicables:

Constitución Política del Perú:

Artículo 58: El Estado orienta el desarrollo del país y garantiza el bienestar general mediante la promoción del desarrollo económico y social equilibrado. La ampliación del Puente Breña se alinea con este



WALDEMAR JOSÉ CERRÓN ROJAS

Congresista de la República

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

principio al mejorar la infraestructura vial y fomentar el desarrollo regional.

Artículo 66: Establece que los recursos naturales, renovables y no renovables, son patrimonio de la Nación. La ampliación del puente se realizará considerando criterios de sostenibilidad y protección ambiental.

Ley Orgánica de Municipalidades (Ley N° 27972):

Artículo 82: Otorga a las municipalidades la competencia para la gestión del desarrollo urbano y rural, incluyendo la infraestructura vial. La ampliación del Puente Breña responde a esta competencia, promoviendo la mejora de la conectividad y el desarrollo urbano.

Artículo 84: Dispone que las municipalidades pueden ejecutar obras públicas en su jurisdicción. Este proyecto de ley facilita la coordinación entre el gobierno regional y las municipalidades involucradas.

Ley General del Ambiente (Ley N° 28611):

Artículo 2: Establece que toda persona tiene el derecho a un ambiente equilibrado y adecuado para el desarrollo de la vida. La ampliación del puente se planificará y ejecutará con medidas de mitigación ambiental, protegiendo los ecosistemas locales.

Artículo 3: Promueve el desarrollo sostenible. El proyecto se enmarca dentro de estos principios, garantizando que la infraestructura vial mejore sin comprometer los recursos naturales.

Reglamento Nacional de Construcciones:

Norma E.030 (Puentes): Proporciona las especificaciones técnicas y requisitos de diseño para la construcción y ampliación de puentes en el Perú. La ampliación del Puente Breña cumplirá con todas las normativas técnicas establecidas en esta norma, asegurando la seguridad y durabilidad de la infraestructura.

Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad:

Este plan establece las prioridades de infraestructura a nivel nacional, incluyendo la mejora de la conectividad vial. La ampliación del Puente Breña está en consonancia con los objetivos del plan, fomentando la

competitividad y el desarrollo regional.

Acuerdos Internacionales sobre Desarrollo Sostenible:

Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible: En particular, el Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 9, que promueve la construcción de infraestructuras resilientes y sostenibles. La ampliación del Puente Breña contribuirá al cumplimiento de estos objetivos, promoviendo una infraestructura moderna y eficiente.

Ordenanzas Regionales y Locales:

Las normativas emitidas por el Gobierno Regional de Junín y las municipalidades de Huancayo y Pilcomayo que regulan el desarrollo urbano y la infraestructura vial también serán respetadas y aplicadas en el proceso de ampliación del puente.

VI. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

El presente proyecto de ley no colisiona con ninguna norma Constitucional, ni mucho menos del marco jurídico; más por el contrario, se busca fortalecer y mejorar la infraestructura vial del país en beneficio del desarrollo económico y social de la región. Este proyecto se enmarca en las disposiciones constitucionales que promueven el bienestar general, la gestión eficiente del desarrollo urbano y rural, y la protección del medio ambiente. Asimismo, se alinea con las leyes nacionales que regulan la planificación, construcción y mantenimiento de infraestructuras, garantizando procesos transparentes y competitivos en la contratación pública.

VII. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La presente iniciativa no irroga costo adicional alguno al erario nacional, conforme a la naturaleza de la presente propuesta legislativa que es declarativa; si no por el contrario, busca generar un amplio espectro de beneficios para la población de la región de Junín como para la economía nacional en general. Estos beneficios incluyen:

La reducción de la congestión vehicular disminuirá la contaminación sonora y atmosférica, contribuyendo a un entorno más saludable para la población. Las mejoras en la infraestructura también permitirán una

mejor gestión del tráfico y reducirán el desgaste de los vehículos, lo que se traduce en menores emisiones y un uso más eficiente de los recursos. En términos sociales, la ampliación del puente mejorará la calidad de vida de los ciudadanos al proporcionar una infraestructura segura y eficiente. Asimismo, los estudiantes y trabajadores podrán llegar a sus destinos de manera más rápida y segura, lo cual incide positivamente en su bienestar y productividad.

VIII. RELACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL

La iniciativa legislativa contenida en el Proyecto de Ley que se presenta está alineada con la Agenda Legislativa para el Período Anual de Sesiones 2023-2024, aprobado con Resolución Legislativa del Congreso N° 002-2023-2024-CR de fecha 17 de octubre de 2023.

OBJETIVO: 3. COMPETITIVIDAD EN EL PAÍS

Política 21. DESARROLLO EN INFRAESTRUCTURA Y VIVIENDA

Tema: 90. DECLARATORIAS DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA REFERIDAS A OBRAS DE INFRAESTRUCTURA.

Tema: 93. PROMOCIÓN DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PARA FOMENTAR EL TURISMO.

Tema: 94. FOMENTO A LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA.

MEJORA DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL:

Fomento de la construcción y mejora de la infraestructura vial para garantizar la conectividad y accesibilidad en todas las regiones del país, facilitando el desarrollo económico y social.

DESARROLLO REGIONAL SOSTENIBLE:

Promoción del desarrollo regional mediante proyectos que impulsan la sostenibilidad y el cuidado del medio ambiente, asegurando un crecimiento equilibrado y responsable.