



**LEY QUE DECLARA DE INTERÉS
NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA,
SOCIAL Y ECONÓMICA LA
CONSTRUCCIÓN Y AMPLIACIÓN A
CUATRO CARRILES DEL PUENTE CUNAS.**

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 ECONÓMICA LA CONSTRUCCIÓN Y AMPLIACIÓN A CUATRO
CARRILES DEL PUENTE CUNAS**

Artículo Único. Declaración de interés nacional y necesidad pública.

Se declara de interés nacional y necesidad pública, social y económica la construcción y ampliación a cuatro carriles del puente Cunas, ubicado entre los distritos de Huamancaca Chico y Pilcomayo de la provincia de Chupaca y Huancayo respectivamente, departamento de Junín, con la finalidad de mejorar la infraestructura vial y la conectividad en la región y facilitar el tránsito vehicular, 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,

Municipalidad Provincial de Chupaca y entre otras entidades, en el marco de la presente ley, realicen las coordinaciones y medidas necesarias en cumplimiento de lo normado en la presente ley.

Lima, setiembre de 2024.



Firmado digitalmente por:
CRUZ MAMANI Flavio FAU
20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 09/09/2024 19:54:18-0500



Firmado digitalmente por:
CERRON ROJAS Waldemar
Jose FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 09/09/2024 18:40:39-0500



Firmado digitalmente por:
PORTALATINO AVALOS Kelly
Roxana FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/09/2024 10:58:33-0500



Firmado digitalmente por:
AGÜERO GUTIERREZ Maria
Antonieta FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/09/2024 10:10:54-0500



Firmado digitalmente por:
CRUZ MAMANI Flavio FAU
20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 09/09/2024 19:54:26-0500



Firmado digitalmente por:
MITA ALANCA Isaac FAU
20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/09/2024 11:35:28-0500



Firmado digitalmente por:
TAIPE CORONADO Maria
Elizabeth FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/09/2024 12:14:21-0500



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **12** de **setiembre** de **2024**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 8870/2024-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. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA:

1.1 Antecedentes.

El río Cunas, está situado en el departamento de Junín, en la zona central del Perú, pues su origen se encuentra en las Cordilleras Occidentales a una altitud de 5,180 metros sobre el nivel del mar. Así mismo discurre a lo largo de su trayecto, atraviesa las provincias de Chupaca, Concepción y Huancayo, antes de regresar a la provincia de Chupaca, formando una curva en forma de U. Finalmente, el río Cunas desemboca en el río Mantaro a una altura aproximada de 3,220 metros, **marcando el límite entre los distritos de Huamancaca Chico, Pilcomayo y entre las provincias de Huancayo y Chupaca**¹.

Figura 1: Río Cunas situado en el departamento de Junín, el mismo que a la fecha tiene severos daños materiales



FUENTE: foto extraído del (internet)

1.2 Limitaciones del actual puente Cunas

El puente Cunas, que conecta los distritos de Pilcomayo y Huamancaca Chico, en las provincias de Huancayo y Chupaca, se encuentra en un estado crítico debido al aumento del caudal del río Cunas. Este incremento ha generado un alto riesgo de colapso, según los informes de especialistas del Colegio de Ingenieros de Junín².

Durante una inspección, se detectaron grandes grietas en la **plataforma del viaducto, el cual fue construido alrededor del año**

¹ https://es.wikipedia.org/wiki/R%C3%A0o_Cunas

² <https://andina.pe/agencia/noticia-puente-cunas-esta-al-borde-del-colapso-advierte-colegio-ingenieros-junin-976731.aspx>

2001. Como medida de seguridad, se ha restringido el paso de vehículos de carga, pasajeros, y peatones. Aunque existen rutas alternativas, la distancia las hace poco prácticas, **afectando principalmente a los residentes de Huamancaca Chico, Tres de Diciembre y Chongos Bajo.**

Figura 2: Puente Cunas con daños materiales severos, al borde del colapso



Fuente: <https://aptitud.pe/regional/junin-puente-cunas-que-une-los-distritos-de-pilcomayo-y-huamancaca-chico-esta-al-borde-del-colapso/>

El impacto de esta situación también ha sido significativo para los transportistas que operan en la ruta Huancayo-Chongos Bajo, quienes han visto restringido su servicio, dejando más de cien vehículos parados a ambos lados del puente. Ante esta situación, las autoridades regionales de Defensa Civil realizaron una inspección para desarrollar un plan de intervención, ya que el puente es parte de una carretera nacional bajo la jurisdicción de Provías Nacional.

El decano del Colegio de Ingenieros de Junín, Francisco Godiño, junto a miembros del Comité Técnico Vial y de Puentes, llevaron a cabo una evaluación técnica. Determinaron que la subestructura del puente ha sufrido daños significativos debido a la socavación causada por el arrastre de sedimentos del río, lo que ha provocado un asentamiento de más de 30 cm y una torsión en la superestructura. Godiño recomendó la ejecución urgente de trabajos de enrocado para salvar el estribo izquierdo del puente y evitar su colapso inminente.

1.3 Impacto en la seguridad y calidad de vida de los ciudadanos

El colapso del puente Cunas ha dejado a los residentes locales en una situación crítica, donde la falta de acción inmediata por parte de las autoridades ha obligado a los ciudadanos a tomar medidas por su

cuenta. Un caso destacado es el de una pareja de esposos, César Reymundo Orellana y Nelly Vilcamichi Quispe, quienes, frente a la emergencia, decidieron construir un puente artesanal de 40 metros para conectar los distritos de Huamancaca Chico y Pilcomayo.

A pesar de no tener experiencia formal en la construcción de puentes, la pareja invirtió 20,000 soles de sus propios recursos y, con la ayuda de familiares que habían participado en construcciones similares en el pasado, lograron levantar una estructura provisional. **Sin embargo, este puente no está exento de riesgos significativos. La pareja misma ha reconocido que su obra podría no soportar un aumento en el caudal del río Cunas, lo que plantea una amenaza real para la seguridad de los usuarios.** Este tipo de soluciones improvisadas, aunque necesarias en la ausencia de alternativas, no ofrecen la seguridad ni la durabilidad requeridas para una infraestructura tan crítica³.

Figura 3: Puente artesanal de 40 metros construido por una pareja de esposos



FUENTE: foto extraído del (internet)

En paralelo, la Municipalidad Distrital de Huamancaca Chico, en un intento por proporcionar una alternativa más segura, construyó un segundo puente artesanal de madera con una inversión de 25,000 soles. Esta estructura, ubicada 150 metros río abajo del puente original, fue diseñada para soportar hasta 4 toneladas, ofreciendo paso gratuito a peatones y motociclistas, **mientras que se cobra una tarifa a otros vehículos.** Aunque este esfuerzo municipal es un paso en la dirección correcta, **la implementación de un sistema de cobro**

³ <https://larepublica.pe/sociedad/2024/04/09/huancayo-esposos-sorprenden-al-construir-puente-en-huancayo-en-30-dias-hicieron-obra-por-colapso-de-puente-cunas-junin-lrsd-486801>

ha generado controversia.

La comunidad local, que ya enfrenta las dificultades de un colapso en la infraestructura vial, ve este cobro como una carga adicional, especialmente cuando el puente debería ser una solución emergente financiada con fondos públicos. Además, la naturaleza provisional de ambos puentes, combinada con las limitaciones financieras y técnicas, subraya la necesidad urgente de una intervención gubernamental a gran escala para construir un puente permanente y seguro que garantice la movilidad y la seguridad de todos los habitantes de la región⁴.

Figura 4: Puente construido por la Municipalidad Distrital de Huamancaca Chico



FUENTE: foto extraído del (internet)

1.4 Necesidades de infraestructura en la provincia de Chupaca

En junio de 2024, la provincia de Chupaca enfrenta serios desafíos en infraestructura, particularmente en la construcción e implementación de puente modular como el que cruza el río Cunas. La situación ha generado frustración y descontento entre los residentes y comerciantes locales, quienes ven cómo sus actividades económicas y cotidianas se ven gravemente afectadas por la falta de acción por parte de las autoridades.

A pesar de las promesas de rápida intervención **“un puente modular en 2 meses”**, la realidad es que han pasado más de tres meses sin que se materialice la construcción de un puente modular, lo que ha obligado a la comunidad a depender de soluciones provisionales que

⁴ <https://www.tvperu.gob.pe/noticias/nacionales/junin-construyen-puente-artesanal-sobre-rio-cunas>

no solo son insuficientes, sino que también imponen costos adicionales a los habitantes.

Figura 5: Promesas falsas de puente modular Cunas hasta la fecha



FUENTE: foto extraído del (internet)

El alcalde de Huamancaca, junto con otras autoridades locales, ha sido criticado por su inacción y por la implementación de un sistema de cobro en el paso provisional, lo que ha agregado una carga financiera a los residentes que ya están luchando con los altos costos de desplazamiento, ya que tienen que tomar una ruta de 40 minutos adicionales para llegar a su destino.

Este escenario refleja una incapacidad para responder de manera efectiva a las necesidades urgentes de infraestructura en la región, afectando directamente a más de 500 personas que dependen del puente para mantener sus empleos y negocios. La situación exige una intervención inmediata y eficiente por parte de las autoridades responsables para resolver los problemas de infraestructura que están sofocando el desarrollo económico y social en la provincia de Chupaca.

1.5 Importancia de la conectividad vial en la región de Junín

El cuadro refleja un índice preocupante de disminución en el flujo vehicular total en la región de Junín, con una baja del 9.3% en junio de 2023 en comparación con el mismo mes del año anterior. Esta caída significativa está directamente relacionada con el mal estado del puente Cunas, que ha sido severamente afectado por el aumento del caudal del río debido a las intensas lluvias, lo que ha resultado en una interrupción considerable del tránsito en la zona. Esta situación no solo ha impactado la movilidad, sino que también ha afectado negativamente la economía local, dado que la interrupción del flujo

vehicular implica mayores costos de transporte y pérdida de tiempo para los ciudadanos y empresas⁵.

Figura 6: Índice vehicular para el año 2022 al 2024 de la provincia de Junín

Junín: Índice del Flujo Vehicular Total, 2022 - 2024
(Año Base 2007 = 100,0)

Mes	2022	2023 P/	2024 P/	Variación Porcentual	
				Mensual ^{1/}	Anual ^{2/}
Ene.	231,1	205,3	206,9	0,8	-8,4
Feb.	204,4	181,1	157,6	-12,9	-8,5
Mar.	187,1	186,2	174,2	-6,4	-8,9
Abr.	141,1	196,6	178,3	-9,3	-11,5
May.	230,1	215,7			
Jun.	212,8	196,2			
Jul.	259,2	233,3			
Ago.	265,3	223,9			
Set.	218,7	183,7			
Oct.	246,4	192,5			
Nov.	213,3	174,5			
Dic.	222,3	197,1			
Promedio	219,3	198,8			

^{1/} Respecto a similar mes del año anterior.

^{2/} Últimos doce meses, respecto a similar período anterior.

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones - PROVIAS Nacional.

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público-OSITRAN

Elaboración: Instituto Nacional de Estadística e Informática - OTED.

El impacto económico y social de esta disminución en el flujo vehicular es evidente. Una reducción anual proyectada del 11.5% en 2023 resalta la inadecuación de la infraestructura actual para soportar las condiciones adversas, lo que obstaculiza el desarrollo económico de la región. La construcción y ampliación del puente Cunas a cuatro carriles no es solo una necesidad de infraestructura, sino una intervención urgente para restablecer y mejorar la conectividad vial. Esto es crucial para evitar futuros colapsos que podrían agravar aún más la situación económica y social de las comunidades afectadas, garantizando así un tránsito más seguro y eficiente que favorezca el crecimiento económico en la región.

1.6 Mejora en la seguridad vial y reducción de accidentes

El proyecto de construcción y ampliación del puente Cunas a cuatro carriles contribuirá significativamente a mejorar las rutas de transporte en la región Junín, particularmente en la provincia de Chupaca y Huancayo, donde el flujo vehicular ha experimentado un constante crecimiento a lo largo de los años. Según los datos proporcionados por Proviás Nacional, el flujo vehicular en el departamento de Junín en 2016 alcanzó un total de 4, 437,937 vehículos, incluyendo tanto vehículos ligeros como pesados. Esta cifra refleja una tendencia de crecimiento anual constante en el flujo

⁵ <https://www.tvperu.gob.pe/noticias/nacionales/junin-construyen-puente-artesanal-sobre-rio-cunas>

vehicular desde 2009, cuando se registraron 2, 501,002 vehículos⁶.

Proyectando estos datos hacia la actualidad, es evidente que el flujo vehicular en la región ha seguido aumentando debido al crecimiento poblacional y al incremento de las actividades comerciales y económicas. Se estima que para 2024, el flujo vehicular podría haber superado los 5 millones de vehículos anuales, lo que hace aún más urgente la necesidad de mejorar la infraestructura vial, especialmente en puntos críticos como el puente Cunas. La ampliación del puente permitirá descongestionar el tránsito y mejorar la seguridad vial, reduciendo el tiempo de desplazamiento y facilitando el transporte de bienes y personas, lo que redundará en un impacto positivo para la economía local y regional⁷.

Figura 8: Flujo Vehicular total en la provincia de Junín entre el 2009-2016

19.7 JUNÍN: FLUJO VEHICULAR TOTAL, SEGÚN TIPO DE VEHÍCULO, 2009 - 2016
(Unidad de Medida: Unidad)

Años / Variable	Total	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
2009													
Flujo Vehicular Total del Dpto	2 501 002	200 982	183 498	193 727	206 297	221 170	185 368	235 147	222 834	202 084	220 155	207 172	222 568
Flujo Total de Vehículos Ligeros	1253 061	96 941	86 790	90 604	102 088	114 118	94 072	129 335	111 952	99 949	109 430	101 467	116 315
Flujo Total de Vehículos Pesados	1247 941	104 041	96 708	103 123	104 209	107 052	91 296	105 812	110 882	102 135	110 725	105 705	106 253
2010													
Flujo Vehicular Total del Dpto	2 470 274	214 848	201 793	222 033	214 848	241 715	217 986	262 591	259 561	230 514	224 188	85 674	94 523
Flujo Total de Vehículos Ligeros	1313 402	107 242	98 751	108 058	107 242	129 327	111 610	147 174	142 979	120 743	124 357	53 381	62 538
Flujo Total de Vehículos Pesados	1156 872	107 606	103 042	113 975	107 606	112 388	106 376	115 417	116 582	109 771	99 831	32 293	31 985
2011													
Flujo Vehicular Total del Dpto	2 058 294	162 683	143 398	132 848	131 580	164 048	175 604	209 548	195 144	177 227	188 589	177 344	200 281
Flujo Total de Vehículos Ligeros	1179 202	93 726	79 370	66 797	69 162	91 457	99 490	130 107	117 130	101 672	109 882	100 224	120 185
Flujo Total de Vehículos Pesados	879 092	68 957	64 028	66 051	62 418	72 591	76 114	79 441	78 014	75 555	78 707	77 120	80 096
2012													
Flujo Vehicular Total del Dpto	3 219 706	188 291	173 316	186 043	276 532	289 472	277 465	321 516	320 552	290 269	298 571	287 712	310 867
Flujo Total de Vehículos Ligeros	1854 464	110 622	100 146	105 622	158 413	164 008	155 422	191 924	189 865	165 050	169 021	160 063	184 308
Flujo Total de Vehículos Pesados	1365 242	77 669	73 170	80 421	117 219	125 464	122 043	129 592	130 687	125 219	129 550	127 649	126 559
2013													
Flujo Vehicular Total del Dpto	3 679 970	302 683	276 040	311 049	288 739	323 513	305 237	348 240	342 845	312 680	322 705	281 276	264 763
Flujo Total de Vehículos Ligeros	2098 385	174 446	155 263	179 081	156 724	187 233	173 739	209 497	204 295	179 769	182 710	152 860	142 768
Flujo Total de Vehículos Pesados	1581 585	128 237	120 777	131 968	132 015	136 280	131 498	138 743	138 550	133 111	139 995	128 416	121 995
2014													
Flujo Vehicular Total del Dpto	3 456 779	256 583	226 542	241 539	252 329	292 831	286 826	339 349	327 213	285 397	309 010	298 024	339 136
Flujo Total de Vehículos Ligeros	1898 431	134 832	113 338	118 399	133 148	160 629	158 062	202 834	188 626	153 703	168 415	162 060	204 385
Flujo Total de Vehículos Pesados	1558 348	121 751	113 204	123 140	119 181	132 202	130 764	136 515	138 587	131 694	140 595	135 964	134 751
2015													
Flujo Vehicular Total del Dpto	4 807 798	331 730	305 911	309 421	313 962	338 730	312 736	379 205	1 069 627	343 906	378 225	343 345	381 000
Flujo Total de Vehículos Ligeros	3104 861	193 767	173 899	173 974	175 487	198 287	174 496	234 666	922 324	197 357	225 121	196 616	236 867
Flujo Total de Vehículos Pesados	1702 937	137 963	132 012	135 447	138 475	140 443	138 240	144 539	147 303	146 549	153 104	144 729	144 133
2016													
Flujo Vehicular Total del Dpto	4 437 831	377 330	338 435	361 966	354 580	382 166	352 444	427 297	402 570	349 296	366 078	346 964	378 705
Flujo Total de Vehículos Ligeros	2660 048	226 500	202 853	215 672	204 317	231 199	206 915	275 929	248 869	203 329	213 907	200 269	230 289
Flujo Total de Vehículos Pesados	1777 783	150 830	135 582	146 294	150 263	150 967	145 529	151 368	153 701	145 967	152 171	146 695	148 416

Fuente: PROVIAS Nacional.

Por otro lado, la salida de vehículos ligeros y pesados en la región de Junín, según los datos de Provías Nacional entre 2009 y 2016, muestra una tendencia de crecimiento constante en el tránsito vehicular. En 2009, la salida total de vehículos fue de 1, 330,699, mientras que en 2016 esta cifra aumentó a 2, 195,146 vehículos. Este

⁶https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1497/libro.pdf

⁷https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1497/libro.pdf

incremento de casi un millón de vehículos en un periodo de siete años subraya la necesidad urgente de mejorar la infraestructura vial en la región para poder soportar este volumen creciente de tránsito

En este contexto, el puente Cunas es un elemento crucial para la conectividad entre las provincias de Chupaca y Huancayo, afectando directamente a los distritos de Huamancaca Chico, Tres de Diciembre, Chongos Bajo y Pilcomayo. El aumento constante del flujo vehicular en estas zonas, en particular la salida de vehículos pesados, ha generado una mayor presión sobre la infraestructura vial existente. Esto hace que la ampliación del puente Cunas a cuatro carriles sea no solo viable, sino absolutamente necesaria para garantizar una circulación segura y eficiente, facilitando así el transporte de bienes y personas y contribuyendo al desarrollo económico y social de la región⁸.

Figura 9: Salida Vehicular total en la provincia de Junín entre el 2009-2016

19.8 JUNÍN: SALIDA DE VEHÍCULOS LIGEROS Y PESADOS POR MESES, 2009 - 2016

(Unidad de Medida: Unidad)														
Años / Variable		Total	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
2009	Salida de Vehículos Total	1 330 699	106 367	97 251	101 418	110 699	117 524	97 769	128 133	119 662	106 464	115 833	109 929	119 650
	Salida de Vehículos ligeros	696 958	53 718	48 484	49 315	57 017	63 112	50 970	73 020	63 121	55 029	60 450	57 024	65 698
	Salida de Vehículos pesados	633 741	52 649	48 767	52 103	53 682	54 412	46 799	55 113	56 541	51 435	55 383	52 905	53 952
2010	Salida de Vehículos Total	1 300 730	112 636	106 521	115 976	112 636	127 388	115 174	141 364	136 090	120 053	118 986	44 530	49 376
	Salida de Vehículos ligeros	710 356	58 535	54 106	58 064	58 535	69 881	60 572	81 844	76 318	63 624	67 480	28 120	33 277
	Salida de Vehículos pesados	590 374	54 101	52 415	57 912	54 101	57 507	54 602	59 520	59 772	56 429	51 506	16 410	16 099
2011	Salida de Vehículos Total	1 556 399	123 669	110 270	107 958	110 374	126 161	130 758	155 391	144 647	131 051	138 583	130 561	146 976
	Salida de Vehículos ligeros	855 646	68 575	58 171	52 218	56 987	67 416	70 869	93 897	83 714	71 803	77 145	70 266	84 585
	Salida de Vehículos pesados	700 753	55 094	52 099	55 740	53 387	58 745	59 889	61 494	60 933	59 248	61 438	60 295	62 391
2012	Salida de Vehículos Total	1 743 380	140 310	130 626	136 325	139 391	145 821	137 554	160 544	160 886	143 419	149 625	144 336	152 543
	Salida de Vehículos ligeros	986 284	78 353	71 503	73 882	78 973	82 519	76 090	95 435	94 776	80 902	84 257	79 970	89 524
	Salida de Vehículos pesados	757 096	61 957	59 123	64 443	60 418	63 302	61 464	65 109	66 110	62 517	65 368	64 366	63 019
2013	Salida de Vehículos Total	1 841 687	152 176	138 391	155 581	143 812	162 103	152 390	174 155	173 575	156 325	160 489	141 255	131 435
	Salida de Vehículos ligeros	1046 640	87 513	77 523	88 931	77 281	93 452	86 496	104 368	104 121	89 901	90 321	76 662	70 071
	Salida de Vehículos pesados	795 047	64 663	60 868	66 650	66 531	68 651	65 894	69 787	69 454	66 424	70 168	64 593	61 364
2014	Salida de Vehículos Total	1 687 773	129 445	113 332	120 652	125 908	146 142	138 442	164 044	159 408	139 718	148 842	146 423	165 417
	Salida de Vehículos ligeros	920 569	68 357	56 435	58 701	66 103	79 631	73 982	96 802	90 466	73 887	79 259	78 757	98 189
	Salida de Vehículos pesados	777 204	61 088	56 897	61 951	59 805	66 511	64 460	67 242	68 942	65 831	69 583	67 666	67 228
2015	Salida de Vehículos Total	2 030 424	165 689	150 955	152 660	154 747	166 219	162 569	183 660	190 899	169 503	184 545	170 775	188 203
	Salida de Vehículos ligeros	1179 710	96 858	85 097	84 621	85 701	96 031	83 644	111 461	117 410	96 429	108 406	98 062	115 990
	Salida de Vehículos pesados	850 714	68 831	65 858	68 039	69 046	70 188	68 925	72 199	73 489	73 074	76 139	72 713	72 213
2016	Salida de Vehículos Total	2 195 146	187 273	169 016	178 458	175 378	188 502	173 989	208 573	201 757	173 035	180 131	172 735	186 299
	Salida de Vehículos ligeros	1307 295	112 243	100 529	105 592	99 797	113 376	101 352	133 331	125 134	100 044	104 217	99 717	111 963
	Salida de Vehículos pesados	887 851	75 030	68 487	72 866	75 581	75 126	72 637	75 242	76 623	72 991	75 914	73 018	74 336

Fuente: PROVIAS Nacional.

⁸ https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1497/libro.pdf

II. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA.

La situación actual del puente Cunas, que conecta los distritos de Huamancaca Chico y Pilcomayo en las provincias de Chupaca y Huancayo, representa un problema grave que afecta la vida diaria de miles de ciudadanos. El puente ha sufrido daños estructurales significativos debido al aumento del caudal del río Cunas, lo que ha debilitado sus estribos y generado rajaduras peligrosas en su superficie. A pesar de que Provías Nacional ha ordenado la restricción del tránsito tanto peatonal como vehicular desde marzo de 2024, no se ha tomado una decisión definitiva sobre si el puente será reparado o reconstruido, lo que mantiene a la población en una situación de incertidumbre.

El anuncio del director de Puentes de Provías Nacional, Julio Palacios, sobre la instalación de un puente modular tipo Bailey, previsto para comenzar en abril de 2024, ofrece una solución temporal. Sin embargo, la implementación de esta infraestructura está supeditada a la disminución del caudal del río, lo que retrasa aún más su instalación y agrava las dificultades de los pobladores y transportistas que dependen de este puente. Esta solución, aunque rápida, no aborda de manera integral el problema, ya que el puente Bailey es una estructura temporal que no solventa las necesidades a largo plazo de la región.

Los transportistas y habitantes de los distritos afectados se enfrentan a serios inconvenientes debido a la falta de transitabilidad por el puente Cunas. Los desvíos obligatorios por las avenidas 24 de junio y 28 de julio han generado una sobrecarga en estas rutas, lo que resulta en atascamientos vehiculares y largas colas de vehículos especialmente en las horas punta. Esta situación no solo afecta la logística de los transportistas, quienes deben recorrer distancias más largas, sino que también aumenta los costos de transporte y tiempo perdido, impactando negativamente la economía local⁹.

A largo plazo, la falta de una solución definitiva para el puente Cunas plantea un riesgo continuo para la seguridad y calidad de vida de los pobladores. A pesar de que se ha mencionado la posibilidad de construir un nuevo puente con un diseño más moderno en un plazo de 5 a 6 años, la demora en la implementación de esta infraestructura perpetúa las dificultades actuales y las falsas promesas de las

⁹<https://elbuho.pe/2024/03/reparar-el-puente-cunas-tomara-mas-de-un-ano-y-mientras-tanto-alcaldes-piden-puente-bailey/>

autoridades siguen afectando la confianza de la población. Es crucial que se tomen acciones inmediatas para garantizar una solución sostenible y evitar más retrasos que pongan en peligro la conectividad y el desarrollo de la región.

III. ANÁLISIS DE LA NECESIDAD, VIABILIDAD Y OPORTUNIDAD.

La propuesta de ley que declara de interés nacional y necesidad pública, social y económica la construcción y ampliación del puente Cunas a cuatro carriles está plenamente justificada debido a la urgencia de mejorar la infraestructura vial en la región de Junín. El puente Cunas es un eje de conexión vital entre los distritos de Huamancaca Chico y Pilcomayo, permitiendo el tránsito fluido entre las provincias de Chupaca y Huancayo. Sin embargo, la situación actual del puente, sumada a su colapso parcial y el deterioro estructural que lo afecta, ha generado un impacto negativo en la movilidad de los habitantes y el comercio de la zona. Por ello, su reconstrucción y ampliación no solo es una medida de seguridad, sino una necesidad para el desarrollo económico y social de la región.

La viabilidad de la propuesta radica en su carácter de urgente y prioritario. La intervención inmediata del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con las autoridades locales, permitirá restablecer de manera segura y eficiente el flujo vehicular en esta zona estratégica. Además, la construcción de un puente con cuatro carriles reducirá el congestionamiento vehicular que actualmente se genera debido a la estrechez del puente colapsado, garantizando una mejor distribución del tráfico. Esto, a su vez, disminuirá los costos logísticos para transportistas y empresarios, aliviando el tránsito pesado y mejorando el acceso a mercados, centros de trabajo y otros servicios esenciales.

Finalmente, la propuesta es viable desde el punto de vista financiero y técnico. La infraestructura que se propone construir es una solución a largo plazo que responde a la creciente demanda de transporte en la región. Asimismo, la inclusión de esta obra como una prioridad del gobierno asegura que se destinen los recursos necesarios para su ejecución. La construcción de este puente no solo responde a la necesidad de mejorar la infraestructura vial, sino que también fomenta el crecimiento económico, al potenciar el desarrollo comercial, turístico y productivo de las provincias involucradas.

IV. 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.

Se fundamenta en diversos instrumentos legales y regulatorios a nivel nacional e internacional que respaldan y justifican la necesidad de ampliar el Puente Cunas 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 Cunas se alinea con este 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 Cunas responde urgente demanda y necesidad 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 Cunas 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 Cunas 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 Cunas 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.

V. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La presente iniciativa legislativa no generará costos adicionales al

erario público, dado que su naturaleza es declarativa. Por el contrario, se proyecta que la construcción y ampliación del puente Cunas a cuatro carriles ofrecerá una serie de beneficios significativos para la población de las provincias de Chupaca y Huancayo, así como para la región de Junín en general. Esta infraestructura mejorada servirá para reactivar la economía local y regional, facilitando el transporte de bienes y personas, lo cual contribuirá al crecimiento económico sostenido.

Desde una perspectiva social, **la ampliación del puente beneficiará directamente a miles de residentes en los distritos más afectados, como Huamancaca Chico, Tres de Diciembre y Chongos Bajo, al reducir los tiempos de desplazamiento y mejorar la seguridad vial.** La obra permitirá una mayor fluidez del tránsito vehicular, lo que ayudará a descongestionar las rutas alternas y disminuir los riesgos de accidentes. Además, el acceso más eficiente a servicios básicos, centros educativos y áreas comerciales mejorará notablemente la calidad de vida de la población.

En términos económicos, **la mejora en la infraestructura reducirá los costos de transporte para empresas y trabajadores, optimizando la movilidad en una región clave para el desarrollo comercial y agrícola.** Las inversiones en infraestructura vial como esta estimulan la generación de empleo, tanto durante el proceso de construcción como en las actividades comerciales que se verán potenciadas una vez culminada la obra. La ampliación del puente no solo fortalecerá las conexiones entre provincias, sino que también impulsará el desarrollo económico de la región de Junín, al facilitar el acceso a mercados y fomentar un entorno de mayor competitividad y crecimiento.

El proyecto de construcción y ampliación del puente Cunas a cuatro carriles impactará positivamente tanto a la provincia de Chupaca como a la provincia de Huancayo, principalmente a los distritos de Huamancaca Chico, Tres de Diciembre, Chongos Bajo y Pilcomayo. Los distritos de Huamancaca Chico, Tres de Diciembre y Chongos Bajo pertenecen a la provincia de Chupaca y suman una población aproximada de 13,817 habitantes. Estas áreas son las más afectadas por la situación actual del puente debido a la alta demanda de infraestructura vial que permita conectar estas zonas con mayor facilidad y reducir los tiempos de desplazamiento.

Figura 7: Población para el 2022 del provincia de Chupaca

Provincia y Distrito	Población Total Proyectada al 30/06/2022	Capital Legal				
		Nombre	Categoría	Ubicación Geográfica		
				Altitud (msnm)	Longitud Oeste	Latitud Sur
Chupaca	58 371					
Chupaca	21 432	Chupaca	Ciudad	3 286	75°17'22"	12°03'28"
Ahuac	6 677	Ahuac	Pueblo	3 341	75°19'16"	12°05'09"
Chongos Bajo	4 829	Chongos Bajo	Villa	3 288	75°16'05"	12°08'02"
Huáchac	2 938	Huáchac	Pueblo	3 378	75°20'28"	12°01'14"
Huamancaca Chico	11 881	Huamancaca Chico	Pueblo	3 203	75°14'32"	12°04'51"
San Juan de Iscos	2 314	Isco	Pueblo	3 280	75°17'34"	12°05'54"
San Juan de Jarpa	2 455	Jarpa	Villa	3 692	75°26'08"	12°07'35"
Tres de Diciembre	3 325	Tres de Diciembre	Pueblo	3 193	75°14'45"	12°06'35"
Yanacancha	2 520	Yanacancha	Pueblo	3 854	75°23'12"	12°12'04"

En cuanto al distrito de Pilcomayo, perteneciente a la provincia de Huancayo, tiene una población proyectada de 25,618 habitantes para el año 2022. Junto con los distritos de la provincia de Chupaca, Pilcomayo también se ha visto afectado por la ineficiencia del puente actual, lo que ha dificultado la conectividad y afectado las actividades comerciales y sociales de sus residentes. La población total proyectada para el 2022 en la provincia de Chupaca es de 58,371 habitantes, mientras que la provincia de Huancayo tiene una población estimada de 1, 374, 221 habitantes¹⁰.

VI. 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.

¹⁰<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4269314/Compendio%20Estad%C3%ADstico%20Jun%C3%A0n%202022.pdf>

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.