



**LEY QUE DECLARA DE INTERÉS
NACIONAL Y NECESIDAD
PÚBLICA EL ASFALTADO
DEFINITIVO DEL CORREDOR
IMPERIAL A CHURCAMPAY
MEJORADA AL PUENTE
ALLCOMACHAY EN EL
DEPARTAMENTO DE
HUANCAVELICA**

El congresista de la República que suscribe, **WILSON SOTO PALACIOS**, integrante del Grupo Parlamentario Acción Popular, en ejercicio del derecho de iniciativa en la formación de las leyes que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y conforme los artículos 22° inciso c), 74 y 75 del Reglamento del Congreso de la República, presenta la siguiente iniciativa legislativa:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Propone la siguiente Ley:

FÓRMULA LEGAL

**PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA EL
ASFALTADO DEFINITIVO DE CORREDOR IMPERIAL A CHURCAMPAY Y MEJORADA AL
PUENTE ALLCOMACHAY EN EL DEPARTAMENTO DE HUANCAVELICA**

ARTÍCULO 1. – Objeto de la norma

La presente Ley, tiene por objeto declarar de interés nacional y necesidad pública el asfaltado definitivo de los corredores viales en el departamento de Huancavelica.

ARTÍCULO 2. – Declaratoria de interés nacional y necesidad pública

Declárese de interés nacional y necesidad pública el asfaltado de los siguientes corredores viales en el departamento de Huancavelica:

1. Corredor Vial Imperial Pampas - Colcabamba - Tayacaja, Daniel Hernández, - abra independencia – Churcampa y San Miguel de Mayocco – Churcampa - Ayacucho.



WILSON SOTO PALACIOS
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia,
y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

2. La Mejorada - Huancavelica – Pato Cocha – Pumararra - Pucacruz — Paucarará – Rosario- Acobamba – Pomacocha - Caja - Marcas (Acobamba) - Puente Allcomachay - Ayacucho.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ARTÍCULO ÚNICO. – De la entidad responsable.

Encárguese al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y al Gobierno Regional de Huancavelica que priorice la ejecución de los asfaltados definitivos de los corredores viales indicados en el artículo anterior.

Lima, setiembre, 2024



Firmado digitalmente por:
SOTO PALACIOS Wilson FAU
20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 05/09/2024 12:40:51-0500

WILSON SOTO PALACIOS
Congresista de la República



Firmado digitalmente por:
VERGARA MENDOZA Elvis
Heman FAU 20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 05/09/2024 13:00:41-0500



Firmado digitalmente por:
VERGARA MENDOZA Elvis
Heman FAU 20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 05/09/2024 13:01:01-0500



Firmado digitalmente por:
MONTEZA FACHO Silvia
María FAU 20181740128 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 05/09/2024 16:32:43-0500



Firmado digitalmente por:
PORTERO LOPEZ Hilda
Marleny FAU 20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 05/09/2024 15:37:45-0500



Firmado digitalmente por:
ARAGON CARREÑO Luis Angel
FAU 20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 08/09/2024 10:23:42-0500



Firmado digitalmente por:
MARTINEZ TALAVERA Pedro
Edwin FAU 20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 05/09/2024 17:17:06-0500



Firmado digitalmente por:
DOROTEO CARBAJO Raul
Felipe FAU 20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 08/09/2024 12:43:44-0500



I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Proyecto de Ley tiene por objeto priorizar la construcción definitiva de importantes vías de comunicación en la región Huancavelica, con la finalidad de alcanzar el desarrollo integral de los pueblos.

La iniciativa pretende la modernización de los principales corredores viales, entre los que se encuentran el Corredor Vial Imperial Pampas - Colcabamba - Tayacaja - Daniel Hernández - Abra Independencia - Churcampa - San Miguel de Mayocc - Churcampa - Ayacucho, así como el Corredor Vial La Mejorada - Huancavelica - Pato Cocha - Pumaranra - Pucacruz - Paucará - Rosario - Acobamba - Pomacocha - Caja - Marcas (Acobamba) hasta Puente Allcomachay - Ayacucho.

Las indicadas rutas, han sido postergadas durante años, y con ello han sometido a los pobladores de las comunidades a tener que transportarse en vías que se encuentran en abandono, sin mantenimiento, y en muy mal estado de conservación, poniendo además en grave riesgo sus vidas e integridad física, precarizando además su desarrollo socioeconómico.

3

El asfaltado definitivo de estos corredores viales es de suma importancia para las poblaciones beneficiarias, ya que su estado actual restringe el acceso a oportunidades económicas, profesionales, educativas, sanitarias, entre otras. La falta de infraestructura vial adecuada ha ampliado las desigualdades sociales y económicas en la región, afectando especialmente a las comunidades más alejadas y vulnerables.

La modernización de estas rutas no solo mejorará la conectividad, sino también abrirá nuevas oportunidades para el desarrollo de los pobladores que la usan, potenciando su crecimiento económico, social y la cohesión territorial dentro de la región y con el país.

Las vías de comunicación en zonas rurales son esenciales para el desarrollo sostenible. No solo permiten la movilidad y el acceso a mercados, servicios y oportunidades, sino que también son un motor para el crecimiento económico, social y cultural. En Huancavelica, donde el 70% de la población reside en áreas rurales, la mejora de la infraestructura vial es especialmente crucial.



Este proyecto de ley tiene como propósito llamar la atención del Poder Ejecutivo, el Gobierno Regional y los Gobiernos Locales sobre la necesidad urgente de modernizar las vías departamentales, interconectando además tres regiones: Junín, Huancavelica y Ayacucho.

La interconexión de estas tres regiones a través de corredores viales modernizados no solo impulsará el desarrollo económico, sino que también fortalecerá la cohesión social y territorial. Estas mejoras en la infraestructura vial contribuirán a reducir las disparidades regionales, fomentando un desarrollo más equitativo y sostenible. Además, facilitarán el acceso a servicios básicos, mejorando significativamente la calidad de vida de miles de personas en las zonas rurales.

En ese sentido, la modernización de estas vías no es solo un imperativo económico, sino también una necesidad social urgente. Las comunidades rurales de Huancavelica, que presentan altos índices de pobreza y pobreza extrema en la región y el país, se beneficiarán enormemente de esta infraestructura.

Mejorar las vías de comunicación es un paso decisivo para romper el ciclo de pobreza y marginación, proporcionando a los habitantes de Huancavelica y las regiones vecinas las herramientas necesarias para alcanzar un futuro más próspero y justo. Esta iniciativa legislativa se erige, por tanto, como un compromiso ineludible con el desarrollo integral y sostenible de nuestra región y del país en su conjunto.

4

1. Análisis Constitucional y Legal

La Constitución Política del Perú establece en su Artículo 1° que *"la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado"*. Este principio fundamental refleja el compromiso del Estado con la protección y promoción de los derechos humanos como pilares esenciales de su actuación.

Asimismo, el Artículo 44° de la carta Fundamental reafirma que *"son deberes primordiales del Estado: defender la soberanía nacional; garantizar la plena vigencia de los derechos humanos;*



proteger a la población de las amenazas contra su seguridad; y promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación".

En este contexto, es imperativo que estos deberes se materialicen en acciones concretas que atiendan las necesidades básicas de nuestra población, con la finalidad de mejorar de la calidad de vida de las poblaciones y alcanzar el bienestar general y desarrollo integral.

Por otro lado, el Artículo 188° de la Constitución establece que *"la descentralización es una forma de organización democrática y constituye una política permanente de Estado, de carácter obligatorio, que tiene como objetivo fundamental el desarrollo integral del país"*. Este principio se complementa con lo dispuesto en el Artículo 192°, que señala que *"los Gobiernos Regionales promueven el desarrollo y la economía regional, fomentan las inversiones, actividades y servicios públicos de su responsabilidad, en armonía con las políticas y planes nacionales y locales de desarrollo"*. Estos artículos subrayan la importancia de la descentralización como una herramienta clave para garantizar un desarrollo equilibrado y sostenible en todas las regiones del país, asegurando que las políticas públicas respondan de manera efectiva a las necesidades locales.

5

Por otro lado, en la práctica legislativa peruana, se contempla la emisión de leyes declarativas, las cuales están enmarcadas en el numeral 1 del Artículo 102° de la Constitución Política del Perú. Estas leyes tienen como finalidad priorizar la atención por parte del Poder Ejecutivo a demandas de la población que han sido desatendidas o no han recibido la respuesta adecuada. En este sentido, como miembro de la representación nacional, presento esta iniciativa legislativa con el objetivo de que la Presidencia del Consejo de Ministros, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y en coordinación con el Gobierno Regional de Huancavelica, ejecute las acciones necesarias para la modernización de la infraestructura vial departamental de Huancavelica. Esta modernización es esencial para mejorar la conectividad, promover el desarrollo regional, y asegurar que las comunidades más alejadas tengan acceso a servicios básicos y oportunidades económicas.

1.1. Diagnóstico del Sistema Departamental de Transportes región de Huancavelica



En la Región de Huancavelica, la integración espacial y económica ha dependido en gran medida de las vías terrestres, siendo las carreteras los principales medios de comunicación y transporte. Estas se dividen en tres categorías: Nacional, Departamental y Vecinal, cada una desempeñando un papel crucial en la conectividad regional.

El transporte ferroviario, que en su momento fue un motor clave para el desarrollo económico de nuestra región, vuelve a ser protagonista con un nuevo hito. El pasado 28 de agosto se adjudicó, a través de ProInversión, el proyecto de Modernización del emblemático Tren Macho, un esfuerzo impulsado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). Este proyecto, con una inversión de 565 millones de dólares, tiene como objetivo mejorar la conectividad y calidad de vida de más de 1.2 millones de personas.

La modernización del Tren Macho no solo representa una mejora significativa en la infraestructura de transporte, sino también un impulso al turismo y al comercio en nuestra región, lo que repercutirá directamente en el desarrollo socioeconómico de nuestras comunidades. Este logro es el resultado de un extenso proceso, fruto de nuestra constante dedicación desde el primer día de nuestra función parlamentaria, apostando firmemente por la renovación y modernización de este importante medio de transporte.

Este proyecto no solo permitirá recuperar la importancia histórica y cultural del Tren Macho, sino que también asegurará su continuidad como un símbolo de progreso y conectividad para las futuras generaciones. Nos mantendremos vigilantes y comprometidos con su correcta ejecución, garantizando que los beneficios lleguen directamente a nuestra población, consolidando así nuestro esfuerzo por transformar la región en un modelo de desarrollo sostenible.

Cabe destacar que, en nuestra más reciente reunión ejecutiva, realizada el 4 de septiembre junto con la presidenta y el ministro de Transportes y Comunicaciones, se reafirmó el compromiso de ambos para garantizar la modernización de este histórico tren. Este respaldo institucional refuerza la voluntad política de impulsar el proyecto y asegurar su éxito, en beneficio de nuestra región y su población.



WILSON SOTO PALACIOS
CONGRESISTA DE LA REPUBLICA

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra independencia,
y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

DESDE EL INICIO DE NUESTRAS FUNCIONES LUCHAMOS POR NUESTRO TREN MACHO



Agosto 2021

Nos reunimos con el Ministro de Transportes y Comunicaciones y su Viceministro y equipo técnico para conocer los puntos de impacto desde su sector en nuestra región de Huancavelica.



Noviembre 2021

A nuestra solicitud, fuimos a caballo a la Asesoría Pública Descentralizada de la Comisión de Transportes y Comunicaciones en Huancavelica, donde el Viceministro, viceministra y equipo técnico, la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, se reunieron para el funcionamiento de nuestro Tren Macho.



Diciembre 2021

Lideramos Grupo de Trabajo para impulsar el Tren Macho en la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República.



Marzo 2022

Reclamamos al gobierno la desatención por el Tren Macho durante audiencia pública en Acobamba - Huancavelica.



Julio 2022

Continuamos nuestro trabajo a cargo del Grupo de Trabajo para impulsar el Tren Macho de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso, empujando un presupuesto adicional para ser incluido en el presupuesto de las autoridades involucradas.



Septiembre 2022

A nuestra solicitud, el MTC nos otorga el Cronograma de actividades para la reactivación de nuestro Tren Macho, al 2023 estaría iniciando sus operaciones y el año 2024 se tendría un sistema ferroviario moderno.



Febrero 2023

Junto a los alcaldes de Mariscal Cáceres y Cuzco, tuvimos una reunión con el Viceministro de Transportes y las funcionarios del MTC para establecer coordinaciones sobre el proceso de avance del Tren Macho.



Abril 2023

En un día histórico para las regiones de Junín y Huancavelica, junto a los congresistas Richi Díaz, Waldemar Carrón, Alfredo Antonio Simón, el Viceministro del MTC y sus funcionarios, realizamos un viaje a bordo del Tren Macho en el primer tramo que es Huancayo y Huancavelica.



Junio 2023

A fin de informar los avances del MTC en sus proyectos viarios, ferroviarios y aeroportuarios de Huancavelica, la ministra Paola Lavore se reunió con funcionarios del gobierno regional y nosotros, retomando su compromiso con el Tren Macho.



Noviembre 2023

Nos reunimos con el MTC, al gobernador regional de Huancavelica y autoridades locales, urdiendo estrategias para impulsar el mejoramiento del servicio Huancayo-Huancavelica (Tramo Dúlico-Cuzco).



Abril 2024

Nos reunimos con el Ministro del Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú, el viceministro de Transportes y la Directora Ejecutiva de Planificación Regional Descentralizada y autoridades de la región Huancavelica donde se aprobaron los objetivos de implementación de transporte como el Tren Macho.



Agosto 2024

Tuvimos una productiva reunión con el Director Ejecutivo de Privaterización y su equipo. Nos informaron que la inversión del Tren Macho, con una inversión de US\$ 583 millones, se adjudicará a finales de este mes, un gran avance para Huancavelica.



WILSON SOTO
Congresista de la República

LOS SUEÑOS SE PUEDEN LOGRAR
CON TRABAJO Y ESFUERZO



En cuanto al transporte aéreo, la región de Huancavelica aún carece de un aeropuerto comercial, lo que representa una seria limitación para el transporte de pasajeros y restringe el desarrollo del turismo, un sector con un enorme potencial para dinamizar la economía regional. Durante la más reciente reunión ejecutiva, realizada el 4 de septiembre con la participación de los alcaldes provinciales, la presidenta de la República y el ministro de Transportes y Comunicaciones, se abordó la necesidad urgente de inversión para la elaboración del perfil, la ejecución del expediente técnico y la construcción del aeropuerto. En dicha reunión se destacó la importancia de llevar a cabo estas fases de manera paralela, utilizando la modalidad más eficiente permitida por la Ley de Contrataciones del Estado. Estamos convencidos de que, con este respaldo, la construcción del aeropuerto será una realidad en el corto plazo.

Por otro lado, el sistema de transporte más relevante en la región sigue siendo el terrestre, basado en una red de carreteras. Sin embargo, la geografía accidentada de Huancavelica ha dado lugar a una infraestructura vial insuficiente y de baja calidad, especialmente en las zonas rurales. El mal estado de las vías, particularmente en las áreas más alejadas, no solo dificulta el transporte de personas y mercancías, sino que también frena el desarrollo económico que un sistema vial adecuado debería facilitar. Mejorar estas carreteras es fundamental para conectar las comunidades rurales con los centros urbanos y dinamizar sectores clave como la agricultura, el comercio y el turismo

Según el "*Diagnóstico de Brechas de la Función de Transportes y Comunicaciones en el departamento de Huancavelica, 2019*"¹, elaborado por el Gobierno Regional de Huancavelica, un alarmante 88.30% de la Red Vial Departamental no está pavimentada ni cumple con niveles adecuados de servicio. Esta falta de pavimentación, sumada a las deficiencias en el mantenimiento de las vías, incrementa significativamente los costos de transporte tanto para los transportistas como para la población en general. La dejadez por parte de las autoridades en el mantenimiento de las vías nacionales, departamentales y vecinales agrava esta situación, perpetuando un ciclo de deterioro que afecta directamente al desarrollo económico y social de la región.

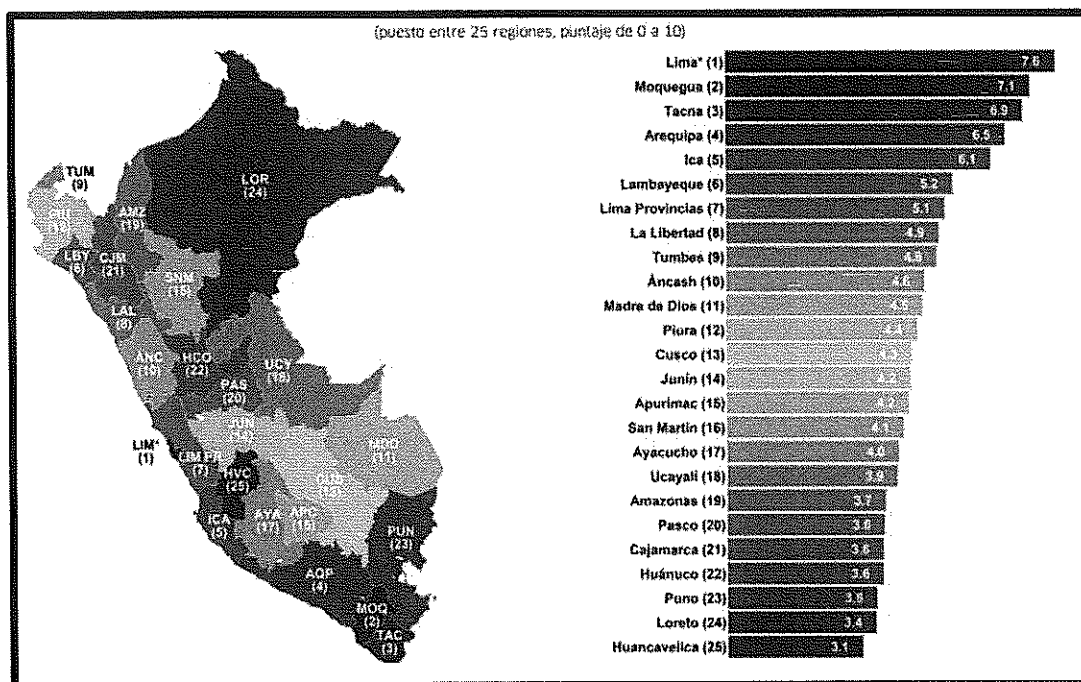
¹ http://www.regionhuancavelica.gob.pe/descargas/upload/PROGRAMACION%20MULTIANUAL%20DE%20INVERSIONES%202020-2022/918040_SECTOR_TRASPORTES_Y_COMUNICACIONES.pdf

Este diagnóstico subraya la necesidad urgente de una intervención integral en el sistema de transportes de Huancavelica, que contemple tanto la reactivación del transporte ferroviario como la mejora sustancial de la infraestructura vial y el establecimiento de un aeropuerto comercial. Solo así se podrá garantizar una conectividad adecuada que impulse el desarrollo sostenible de la región.

1.2. Diagnóstico Económico y Social Regional

Según el Índice de Competitividad Regional INCORE 2020², publicado en junio de 2021 por el Instituto Peruano de Economía, la región de Huancavelica se mantiene como una de las regiones menos competitiva del país, al ubicarse entre los últimos lugares en los pilares Infraestructura (puesto 25), Entorno Económico (puesto 23) y Salud (puesto 23). Además, la región de Huancavelica se encuentra entre los cinco últimos lugares de los 40 indicadores evaluados en el INCORE. El bajo desempeño en el pilar Infraestructura se explica por el bajo acceso a internet móvil e internet fijo, así como el alto precio de la electricidad para usuarios regulados.

Gráfico 01: ÍNDICE DE COMPETITIVIDAD REGIONAL 2021



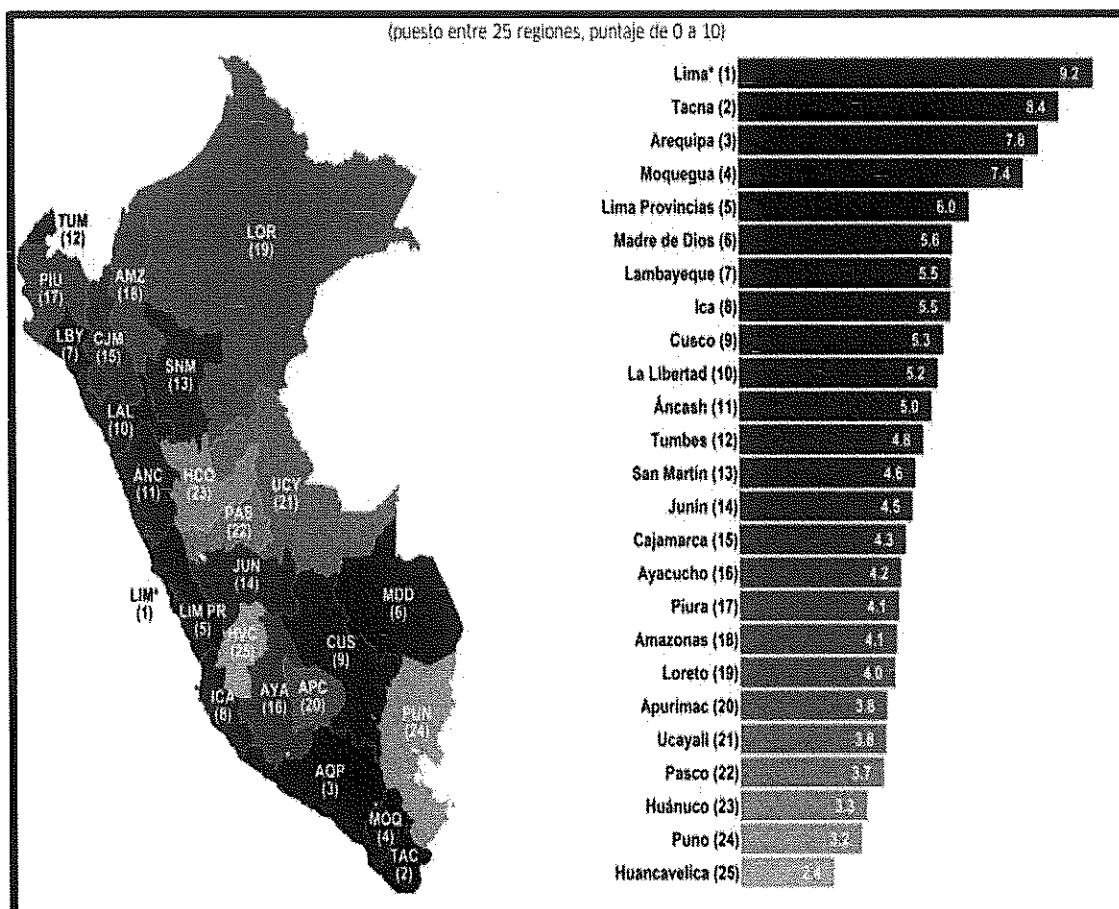
Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones, elaboración IPE

² https://incoreperu.pe/portal/images/financepress/ediciones/INCORE_2021_FINAL_vf.pdf



Asimismo, en cuanto a la infraestructura regional huancavelicana, según el índice de competitividad regional 2021, donde se mide tres categorías. Primero, mide el acceso efectivo a servicios básicos con los indicadores de cobertura de los tres servicios básicos, el precio de la electricidad y la continuidad en la provisión de agua y analiza el estado de la red vial, mediante la proporción de vías departamentales y vecinales que están pavimentadas o afirmadas. Por último, el ámbito de las telecomunicaciones se evalúa con los indicadores de acceso a internet fijo y acceso a telefonía e internet móvil. Nuestra región se encuentra en el último lugar. Esta situación es preocupante, siendo la región de Huancavelica donde se encuentran las mayores centrales hidroeléctricas que proveen de energía eléctrica y desarrollo al país.

Gráfico 02: INFRAESTRUCTURA



Fuente: Instituto Peruano de Economía- IPE



2. Importancia de las Vías de Comunicación Asfaltadas

La publicación, de *Pautas Metodológicas para el Desarrollo de Alternativas de Pavimentos en la Formulación y Evaluación Social de Proyectos de Inversión Pública de Carreteras del Ministerio de Economía y Finanzas*³, indica que:

"Las soluciones básicas tienen por finalidad, mejorar la vida útil y nivel de servicio de las superficies de rodadura de las carreteras no pavimentadas, que sufren rápido deterioro por efecto del tránsito y el clima, formándose baches, encalaminado, desprendimiento de agregados y emisión de polvo, posibilitando que dichas capas de rodadura tengan menor grado de deterioro, estén exentas de polvo, demanden menor frecuencia de mantenimiento periódico, y permitan el tránsito vehicular durante cualquier época del año".

Asimismo, respecto a la vida útil entre las vías asfaltadas y afirmadas menciona que:

"El mejoramiento de la vida útil, está referida a incrementar el periodo de diseño de 5 años (afirmado) a 10 años (solución básica)".

En cuanto el costo de inversión, indican que:

*"Las soluciones básicas, implican una mayor inversión inicial por la incorporación de un estabilizador al material conformante de la capa de rodadura con el empleo de equipos convencionales, sobre la cual podría colocarse además un recubrimiento bituminoso. Dichos mayores costos iniciales, se **revierten ampliamente, por los menores costos de las actividades de mantenimiento, durante el periodo de servicio del proyecto, implicando una mejor utilización de los recursos del Estado**".*

El asfaltado definitivo de este importante corredor vial no solo ofrece beneficios técnicos y económicos, sino que también contribuye de manera significativa al cierre de brechas sociales. Entre los impactos sociales y ambientales positivos en las zonas de influencia de las carreteras asfaltadas, se destacan la mejora en la calidad de vida de la población, la reducción de los costos operativos de los vehículos, y un menor impacto ambiental sobre los recursos hídricos y la calidad del aire.

³https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_publica/docs/normas/normasv/2015/RD003-2015/Pautas_Pavimentos.pdf



Por estas razones, esta iniciativa legislativa resulta crucial, ya que busca instar a las entidades responsables de la gestión vial a adoptar soluciones integrales que prioricen el asfaltado tanto en la ejecución de nuevos proyectos como en las labores de mantenimiento. Esto evitaría la persistencia en el uso de capas de rodadura afirmadas en carreteras no pavimentadas, una solución que ya no se adecúa a las necesidades actuales de conectividad y desarrollo.

A la luz de estas consideraciones, es imperativo que el Congreso de la República apruebe una norma que permita al Poder Ejecutivo, en sus tres niveles de gobierno, llevar a cabo los estudios necesarios para el asfaltado de los corredores viales señalados. Este paso es fundamental para promover el desarrollo sostenible en las zonas rurales de provincias como Tayacaja, Churcampá, Acobamba y otras, que históricamente han sido relegadas en cuanto a infraestructura vial y que presentan altos índices de pobreza a nivel nacional.

Finalmente, es importante destacar que estas leyes declarativas no interfieren en los procesos establecidos por la normativa vigente, pero sí reflejan la voluntad política del Congreso de la República para mejorar la calidad de vida de los peruanos, mostrando un firme compromiso con el bienestar y desarrollo de las regiones más necesitadas del país.

II. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

La presente propuesta legislativa no generará costos adicionales al erario nacional, ya que se trata de una norma declarativa que proporcionará las herramientas normativas necesarias para que la administración pública pueda concretar la modernización del Corredor Vial Imperial Pampas - Colcabamba - Tayacaja - Daniel Hernández - Abra Independencia - Churcampá - San Miguel de Mayoc - Churcampá - Ayacucho, así como el Corredor Vial La Mejorada - Huancavelica - Pato Cocha - Pumarana - Pucacruz - Paucará - Rosario - Acobamba - Pomacocha - Caja - Marcas (Acobamba) hasta Puente Allcomachay - Ayacucho.

La aprobación de la iniciativa permitirá que los funcionarios involucrados puedan viabilizar la modernización de la red vial departamental de Huancavelica, mediante el asfaltado definitivo de las vías departamentales y vecinales, la misma que ofrecería múltiples beneficios tangibles. En primer lugar, permitirá que los productos y materias primas generados en cada distrito y provincia



de la región puedan acceder al mercado nacional e internacional con mayor facilidad, reduciendo los costos de transporte y el tiempo de traslado. Este acceso mejorado no solo impulsará la competitividad de los productores locales, sino que también fortalecerá la economía regional al facilitar la integración de Huancavelica en cadenas de valor más amplias.

Además, la modernización contribuirá a una reducción considerable en los costos de mantenimiento de las vías. Al reducir la frecuencia y magnitud de las intervenciones necesarias para mantener las carreteras en condiciones óptimas, se optimizarán los recursos públicos, permitiendo su reasignación hacia otras áreas prioritarias. Este ahorro en costos de mantenimiento tendrá un efecto directo en la sostenibilidad financiera de las infraestructuras viales a largo plazo.

En términos socioeconómicos, la mejora de los corredores viales estimulará el desarrollo de las comunidades rurales, favoreciendo el acceso a servicios básicos, educación, salud y mercados laborales. Esto, a su vez, contribuirá a reducir las desigualdades territoriales y a mejorar la calidad de vida de la población. La conectividad mejorada también potenciará el turismo, un sector con gran potencial en Huancavelica, al hacer más accesibles los atractivos turísticos de la región.

13

Por tanto, es evidente que los beneficios de esta propuesta superan con creces cualquier costo inicial, ya que la modernización de los corredores viales impulsará el desarrollo sostenible de Huancavelica, mejorando significativamente la infraestructura regional y potenciando el crecimiento económico del país en su conjunto.

III. EFECTO DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN VIGENTE

La aprobación de esta iniciativa legislativa está plenamente alineada con las disposiciones de la Constitución Política del Perú y no contraviene ninguna norma legal vigente. Su implementación será coherente con los principios constitucionales de descentralización y promoción del desarrollo integral del país, garantizando una armonización con el marco jurídico existente.

Además, la entrada en vigor de esta norma no solo respetará el orden constitucional, sino que también generará efectos positivos tanto en el corto como en el largo plazo, impulsando el crecimiento y desarrollo de las regiones y fortaleciendo el sistema descentralizado del Estado.



IV. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa se alinea con el Acuerdo Nacional en los siguientes puntos:

I. DEMOCRACIA Y ESTADO DE DERECHO

8. Descentralización política, económica y administrativa:

La iniciativa promueve la descentralización integral, transfiriendo competencias y recursos del gobierno nacional a los gobiernos regionales y locales, con el objetivo de reducir el centralismo y fortalecer el crecimiento económico regional.

10. Reducción de la pobreza:

Se prioriza la lucha contra la pobreza y la reducción de la desigualdad social mediante políticas integrales que garantizan la igualdad de oportunidades económicas, sociales y políticas, enfocándose en los grupos más vulnerables.

14

11. Promoción de la igualdad de oportunidades:

La iniciativa busca eliminar la discriminación y garantizar igualdad de oportunidades para todos, especialmente para mujeres, personas con discapacidad, comunidades étnicas y otros grupos vulnerables, a través de acciones afirmativas del Estado.

18. Competitividad, productividad y formalización de la actividad económica:

El proyecto fomenta la competitividad y la productividad, promoviendo un entorno favorable para la inversión y la formalización de actividades económicas, integrando a la región en la economía global.

23. Desarrollo agrario y rural:

La iniciativa impulsa el desarrollo del sector agrario y rural, promoviendo la competitividad y rentabilidad de estas actividades, mejorando la calidad de vida en las zonas rurales y fomentando el crecimiento económico y social del país.