

GUIDO BELLIDO UGARTE

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



**PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE
INTERÉS NACIONAL LA
CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUENTE
NACIONAL SAN FRANCISCO Y SU
INFRAESTRUCTURA COMPLEMENTARIA
EN LA RED VIAL NACIONAL RUTA PE-28
B, EN EL ÁMBITO DEL VRAEM**

Los Congresistas que suscriben, miembros del Grupo Parlamentario Podemos Perú, a iniciativa del congresista **Guido Bellido Ugarte**, en ejercicio de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y conforme lo establecen los artículos 74, 75 y 76 del Reglamento del Congreso, proponen el siguiente proyecto de ley.

FORMULA LEGAL

**El Congreso de la República
Ha dado la siguiente ley:**



Firmado digitalmente por:
FLORES ANCACHI Jorge Luis
FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/12/2024 16:50:48-0500

**LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DEL
NUEVO PUENTE NACIONAL SAN FRANCISCO Y SU INFRAESTRUCTURA
COMPLEMENTARIA EN LA RED VIAL NACIONAL RUTA PE-28 B, EN EL
ÁMBITO DEL VRAEM**

Artículo Único.- Declaratoria de Interés Nacional

Declárese de interés nacional la ejecución del proyecto de inversión pública denominado: "Construcción del Nuevo Puente Nacional San Francisco en la Red Vial Nacional Ruta PE-28 B: La Quinua - Tambo - San Francisco" ubicado en los distritos de Kimbiri, provincia de La Convención, departamento del Cusco, y el distrito de Ayna San Francisco, provincia de La Mar, departamento de Ayacucho, en el Valle de los Ríos Apurímac, Ene y Mantaro – VRAEM; incluyendo su financiamiento, construcción, mantenimiento y las obras complementarias necesarias conforme el registro en el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (Invierte.pe) registrado con el Código Único de Inversiones (CUI) N° 2392435.

Lima, 06 de diciembre del 2024.



Firmado digitalmente por:
TELLO MONTES Nivardo
Edgar FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/12/2024 15:14:50-0500



Firmado digitalmente por:
JUAREZ CALLE Heidy
Lisbeth FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/12/2024 16:27:42-0500



Firmado digitalmente por:
BELLIDO UGARTE Guido FAU
20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/12/2024 12:14:38-0500



Firmado digitalmente por:
ESPINOZA VARGAS Jhaec
Darwin FAU 20161740126 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 10/12/2024 14:41:39-0500



Firmado digitalmente por:
LUNA GALVEZ Jose Leon FAU
20161740126 hard
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/12/2024 13:08:42-0500



Firmado digitalmente por:
LUNA GALVEZ Jose Leon FAU
20161740126 hard
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/12/2024 13:08:02-0500



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 11 de **diciembre** de **2024**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 9720/2024-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

EXPOSICION DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

1.1. ANTECEDENTES

El Puente San Francisco, construido en 1968 y ubicado sobre el río Apurímac, conecta los distritos de Kimbiri, en la provincia de La Convención, Cusco, y Ayna San Francisco, en la provincia de La Mar, Ayacucho. Esta infraestructura forma parte de la Red Vial Nacional Ruta PE-28 B: La Quinua - Tambo - San Francisco, y ha sido un eje crucial para la integración del Valle de los Ríos Apurímac, Ene y Mantaro (VRAEM) con el resto del país.

Desde su construcción, el puente ha cumplido un rol vital en la conectividad y el desarrollo socioeconómico de una región caracterizada por su diversidad étnica, cultural y natural, pero también marcada por altos índices de pobreza y aislamiento. La estructura actual del puente, con más de 50 años de antigüedad, presenta severos signos de deterioro debido al desgaste natural y la falta de mantenimiento periódico, comprometiendo su seguridad estructural y funcionalidad.

La importancia estratégica del puente radica en su rol como punto de unión entre las regiones de Cusco, Ayacucho y Junín, facilitando el transporte de personas, bienes y servicios esenciales para el desarrollo económico y social de la región. Sin embargo, la falta de adecuaciones a la infraestructura y el incremento del tráfico vehicular, impulsado por la habilitación de nuevas carreteras, han acentuado las limitaciones operativas de esta estructura.

En 2016, el proyecto de reemplazo del Puente San Francisco fue registrado en el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (Invierte.pe) bajo el CUI N° 2392435. Este proyecto contempla la construcción de un puente moderno con capacidad para soportar las demandas actuales y futuras del tráfico vehicular y peatonal, así como obras complementarias que mejoren la conectividad en la región.

El nuevo puente San Francisco no solo representará una mejora sustancial en la infraestructura vial de la región, sino que también será un factor determinante para fortalecer la economía, facilitar el acceso a servicios básicos y contribuir a la pacificación y desarrollo sostenible del VRAEM, una zona prioritaria para el Estado peruano.

1.2. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

El estado actual del Puente San Francisco, ubicado sobre el río Apurímac, evidencia múltiples deficiencias estructurales y funcionales que afectan directamente su capacidad de operación y ponen en riesgo la seguridad de los usuarios. Construido en 1968, este puente ha superado su vida útil proyectada y no cumple con las normativas vigentes en cuanto a capacidad de carga, diseño estructural y condiciones de seguridad.

Problemas principales identificados:

- Deterioro estructural:

La falta de mantenimiento periódico ha generado corrosión y desgaste en los materiales metálicos y de concreto, comprometiendo la estabilidad de la estructura.

Las condiciones climáticas adversas del VRAEM, como la humedad y las lluvias constantes, han acelerado el proceso de deterioro.

- Capacidad limitada:

La estructura actual fue diseñada para soportar un volumen de tráfico y cargas significativamente menor al que experimenta hoy debido al crecimiento poblacional, el aumento de actividades económicas y el desarrollo de nuevas carreteras.

Esta limitación reduce la eficiencia en el transporte de bienes y personas, afectando negativamente el comercio regional y la integración de comunidades.

- Riesgos para la seguridad:

El uso continuo del puente en condiciones deterioradas representa un peligro inminente para los usuarios, incluyendo peatones y transportistas, ante la posibilidad de fallas estructurales o colapsos.

- Impacto en el desarrollo regional:

El deterioro del puente restringe la conectividad entre las regiones de Cusco, Ayacucho y Junín, zonas que dependen de este eje vial para movilizar productos agrícolas, agroindustriales y otros bienes esenciales.

La falta de infraestructura adecuada perpetúa las condiciones de aislamiento y pobreza en el VRAEM, dificultando el acceso a servicios básicos, mercados y oportunidades económicas.

- Retrasos en la ejecución del proyecto de reemplazo:
Aunque el proyecto para el reemplazo del Puente San Francisco está registrado en el Sistema Invierte.pe con el CUI N° 2392435, la falta de avances concretos, como la finalización del expediente técnico, ha prolongado innecesariamente la implementación de una solución adecuada.

El estado crítico del Puente San Francisco afecta directamente a más de 63,000 personas que dependen de esta infraestructura para su movilidad diaria. Además, restringe el desarrollo económico, social y ambiental del VRAEM, una región prioritaria para el Estado peruano debido a su alta vulnerabilidad y su relevancia estratégica en la lucha contra problemas como el narcotráfico y el terrorismo.

PUENTE SAN FRANCISCO

- ❖ Cusco (La Convención) - Ayacucho (Provincia: La Mar)
- ❖ Código: 2318430
- ❖ Long: 741 metros
- ❖ Costo de Inversión: S/ 242 millones
- ❖ Alcance:
Tipo de Estructura: Puente en Arco: (2 tramos: 344 m y 209 m), más 01 viaducto de 188 m

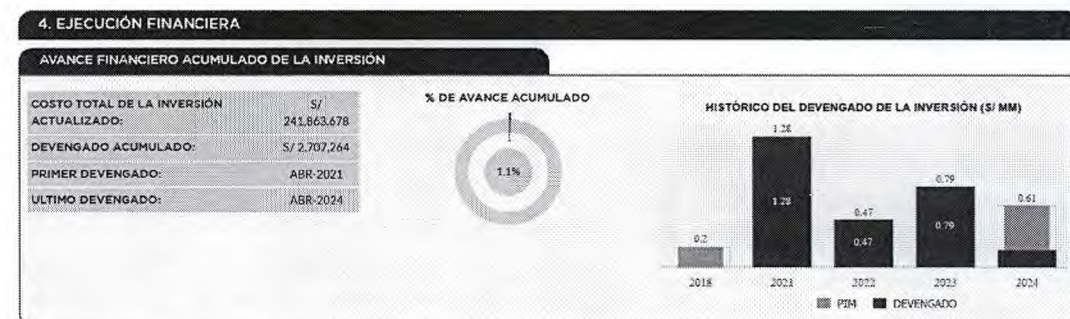


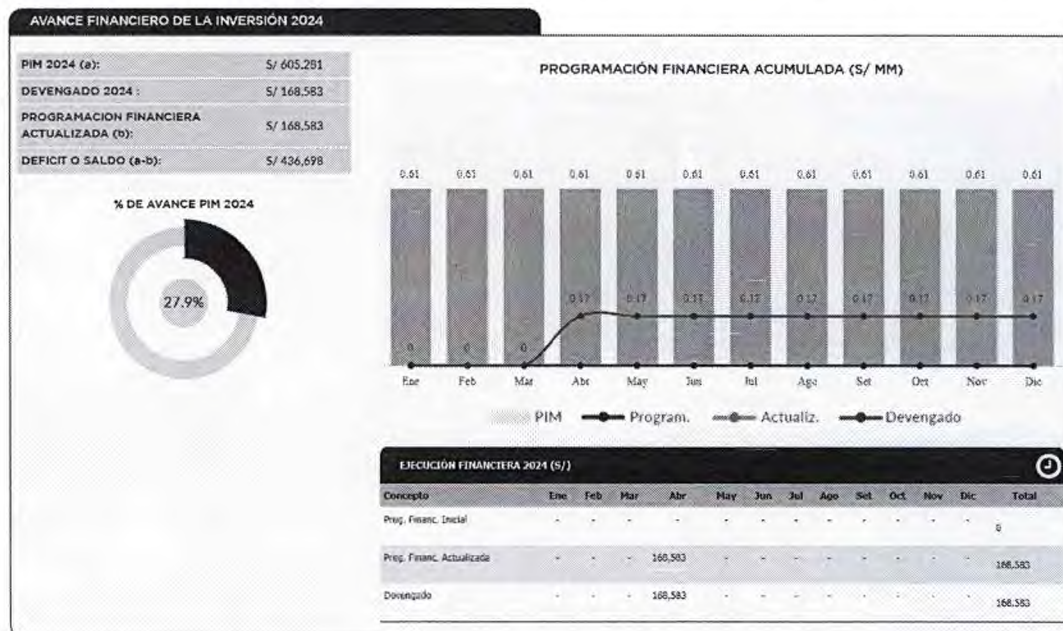
ESTUDIO DEFINITIVO EN ELABORACIÓN

- ☐ Avanza del 70%
- ☐ Fecha de Aprobación del EDI: **Junio 2024**



En octubre de 2024, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) anunció que el estudio definitivo para la construcción de un nuevo puente San Francisco, de 741 metros de longitud, se culminará en diciembre de 2024. Este nuevo puente se ubicará 2.5 km aguas abajo del actual y beneficiará directamente a más de 63,000 personas, con una inversión estimada de S/594 millones.





A pesar de los avances, la construcción del nuevo puente ha enfrentado demoras significativas. Inicialmente, en marzo de 2021, se otorgó la buena pro para la elaboración del expediente técnico con un plazo de 10 meses. Sin embargo, factores como la complejidad del proyecto, cambios en la administración y dificultades en la asignación de recursos han retrasado el inicio de las obras.

Historial de Situación de la inversión		
Fecha de modificación	Situación de la inversión	Documento
29/11/2024 16:51:06	sin inicio de ejecución.	
18/11/2024 17:24:55	sin inicio de ejecución.	
19/04/2024 16:10:56	esta en elaboración del expediente técnico.	
8/06/2023 15:46:39	08/06/2023: AUN EN ESTUDIO, NO EJECUCIÓN DE OBRA. 18/04/2023: AUN EN ESTUDIO, NO EJECUCIÓN DE OBRA. AUN EN ESTUDIO, NO EJECUCIÓN DE OBRA. ESTUDIO DEFINITIVO EN EJECUCIÓN. CP 046 - 2020 - MTC/ 20 Consultoría de Obra N°040-2021-MTC/20.2	
18/04/2023 17:46:18	18/04/2023: AUN EN ESTUDIO, NO EJECUCIÓN DE OBRA. AUN EN ESTUDIO, NO EJECUCIÓN DE OBRA. ESTUDIO DEFINITIVO EN EJECUCIÓN. CP 046 - 2020 - MTC/ 20 Consultoría de Obra N°040-2021-MTC/20.2	
30/03/2023 16:35:27	AUN EN ESTUDIO, NO EJECUCIÓN DE OBRA. ESTUDIO DEFINITIVO EN EJECUCIÓN. CP 046 - 2020 - MTC/ 20 Consultoría de Obra N°040-2021-MTC/20.2	
20/12/2022 17:49:30	ESTUDIO DEFINITIVO EN EJECUCIÓN. CP 046 - 2020 - MTC/ 20 Consultoría de Obra N°040-2021-MTC/20.2	
16/11/2022 11:46:05	ESTUDIO DEFINITIVO EN EJECUCIÓN. CP 046 - 2020 - MTC/ 20 Consultoría de Obra N°040-2021-MTC/20.2	

Fuente: INVIERTE.PE

Esta situación hace imperativo reemplazar la actual infraestructura con un puente moderno y seguro, garantizando así la conectividad, la competitividad regional y la calidad de vida de los habitantes del VRAEM.

1.3. ANÁLISIS DE DEMANDA

El Puente San Francisco, ubicado en el eje vial estratégico de la Ruta PE-28 B, es una infraestructura esencial para el Valle de los Ríos Apurímac, Ene y Mantaro (VRAEM). Esta región, compuesta por comunidades multiculturales y biodiversas, depende significativamente del transporte terrestre para garantizar el acceso a bienes, servicios y mercados nacionales.

Demanda Actual

1. Tránsito Vehicular y Peatonal:

- Según informes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), el volumen de tráfico vehicular que utiliza el puente ha aumentado considerablemente en las últimas décadas debido al crecimiento poblacional y económico de la región.
- Se estima que el puente actual soporta más de **300 vehículos pesados y ligeros por día**, cifra que supera la capacidad para la cual fue diseñado en 1968.

2. Flujo Comercial:

- La actividad económica principal del VRAEM incluye la agricultura, especialmente cultivos de café y cacao, que requieren transporte eficiente hacia los mercados regionales y nacionales.
- El deterioro del puente afecta directamente la competitividad de estas actividades, incrementando costos logísticos y tiempos de transporte.

3. Demanda Social:

- El puente conecta comunidades rurales con centros urbanos que ofrecen servicios esenciales como educación, salud y comercio. Su deterioro limita el acceso oportuno a estos servicios, especialmente en situaciones de emergencia.
- Las estadísticas del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) señalan que aproximadamente el **56.5% de la población del VRAEM** vive en centros poblados rurales, lo que aumenta la dependencia de infraestructura vial funcional.

Proyección de Demanda

1. Crecimiento Económico:

- Con la consolidación de programas estatales para la pacificación y desarrollo sostenible del VRAEM, se proyecta un incremento en la actividad económica y, por ende, en el uso de las vías de comunicación.
- El turismo, aún incipiente, tiene un alto potencial de crecimiento en la región, lo que incrementaría la demanda de transporte seguro y eficiente.
-

2. Expansión Poblacional:

- Se prevé un aumento poblacional anual que continuará ejerciendo presión sobre la infraestructura vial existente.

Deficiencia en la Capacidad Actual

El puente existente no cumple con los estándares estructurales ni funcionales para satisfacer la demanda actual y proyectada. Esto incluye:

- Incapacidad para soportar el peso y volumen del tráfico vehicular moderno.
- Ausencia de carriles exclusivos para peatones, lo que pone en riesgo la seguridad de los transeúntes.
- Limitaciones para integrar nuevos flujos comerciales y sociales.

Impacto en la Demanda Insatisfecha

- La deficiencia en la infraestructura genera:
 - **Altos costos de transporte**, especialmente para los productores agrícolas.
 - **Aislamiento de comunidades rurales**, afectando su calidad de vida y acceso a servicios básicos.
 - **Pérdida de oportunidades económicas** en sectores como el turismo y el comercio.

El Puente San Francisco no solo es insuficiente para satisfacer las necesidades actuales de la región, sino que su deterioro compromete cualquier crecimiento económico, social y ambiental proyectado para el VRAEM. La construcción de un nuevo puente no solo responderá a esta creciente demanda, sino que sentará las bases para un desarrollo sostenible y equitativo de la región.



1.4. PROPUESTA DE SOLUCIÓN

Ante los problemas críticos identificados en el Puente San Francisco y la creciente demanda en la región del Valle de los Ríos Apurímac, Ene y Mantaro (VRAEM), la solución más viable, técnica y económicamente fundamentada, es la construcción de un nuevo puente que cumpla con los estándares modernos de infraestructura vial. Este proyecto incluye el diseño, construcción, mantenimiento y obras complementarias necesarias para garantizar la conectividad, seguridad y desarrollo sostenible en la zona.

La construcción de un puente de 741 metros de longitud con tecnología moderna, capaz de soportar un volumen de tráfico superior al actual y cargas vehiculares de última generación. Implementación de carriles exclusivos para transporte vehicular y peatonal, asegurando la seguridad de todos los usuarios.

El nuevo puente estará ubicado 2.5 km aguas abajo del actual, sobre el río Apurímac, minimizando interrupciones durante la construcción y garantizando una transición eficiente hacia la nueva infraestructura. Se integrará con la Red Vial Nacional Ruta PE-28 B, mejorando las conexiones con las principales ciudades del VRAEM y potenciando la cadena logística de la región.

Así mismo, es necesario la construcción de accesos pavimentados y señalización adecuada para garantizar la funcionalidad del puente. Sistemas de drenaje y protección contra riesgos climáticos, como inundaciones o deslizamientos, considerando la geografía del VRAEM.

Esta construcción incrementará la eficiencia en el transporte de bienes y personas, reduciendo tiempos y costos logísticos. Permitirá la integración efectiva de las comunidades rurales con los mercados regionales y nacionales. Impulsará actividades económicas clave, como la agricultura y el comercio, al facilitar el acceso a mercados. Creará nuevas oportunidades en sectores emergentes como el turismo y la agroindustria. Reducirá significativamente los riesgos de accidentes asociados al uso de la infraestructura actual. Garantizará el acceso a servicios básicos, como salud y educación, para las comunidades del VRAEM.

Finalización del Expediente Técnico:

El MTC estima concluir el estudio definitivo en diciembre de 2024, asegurando un diseño técnicamente viable y financieramente sustentado.



La propuesta se encuentra registrada en el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (Invierte.pe) con el CUI N° 2392435, asegurando su alineación con los planes nacionales de desarrollo.

El proyecto será ejecutado bajo los estándares técnicos y legales vigentes, con un plan de supervisión que garantice la calidad y el cumplimiento de los plazos establecidos.

La construcción del nuevo Puente San Francisco es una solución integral que aborda los desafíos actuales y proyectados de la región del VRAEM. Este proyecto permitirá no solo mejorar la conectividad y la seguridad, sino también fomentar el desarrollo económico, social y ambiental en una de las zonas más estratégicas y vulnerables del Perú.

La presente propuesta legislativa tiene como finalidad declarar de interés nacional la ejecución del proyecto de construcción del nuevo Puente Nacional San Francisco, reconociendo la importancia estratégica de esta infraestructura para el desarrollo integral del Valle de los Ríos Apurímac, Ene y Mantaro (VRAEM). Al ser una norma de carácter declarativo, la ley no implica la generación de gasto público directo, sino que establece un marco prioritario que orienta al Ejecutivo a acelerar la implementación del proyecto mediante el diseño, financiamiento y ejecución de las obras necesarias.

La naturaleza declarativa de la ley permite exhortar al Poder Ejecutivo a priorizar la implementación del proyecto de construcción del nuevo Puente Nacional San Francisco y sus obras complementarias en el marco del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (Invierte.pe). Este tipo de norma no genera obligaciones presupuestales directas, pero establece un mandato político y jurídico que busca alinear los esfuerzos del Ejecutivo hacia la ejecución del proyecto, asegurando así la asignación de recursos y el cumplimiento de los plazos establecidos. De esta manera, se promueve una respuesta eficaz ante las necesidades urgentes de conectividad, seguridad y desarrollo integral en la región del VRAEM.

1.5. AMPARO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú. Artículos 43 y 79.
- Reglamento del Congreso de la República
- Ley 26889, Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa.
- Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- Ley 27293, Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública.

- Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.
- Ley 27783 Ley de Bases de la Descentralización
- Ley 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales
- Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades.
- Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Decreto Legislativo 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público
- Decreto Supremo N°007-2022-JUS (Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa)⁷

II. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

La vigencia de la ley declarativa que prioriza la construcción del nuevo Puente Nacional San Francisco no colisiona con ningún marco legal o constitucional, por el contrario, tendrá efectos inmediatos en términos de alineación y coordinación institucional. Al declarar de interés nacional la ejecución del proyecto, la norma establece una base jurídica para la priorización administrativa y técnica por parte del Poder Ejecutivo.

La aprobación de esta norma declarativa exhorta al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) a otorgar prioridad a la culminación de los estudios técnicos necesarios y a la gestión del financiamiento para el proyecto del nuevo Puente Nacional San Francisco. Al ser un proyecto estratégico en la región del VRAEM, la declaratoria actúa como un llamado a la acción para que el Ejecutivo garantice que los recursos administrativos y técnicos necesarios sean asignados de manera eficiente, evitando más demoras en la ejecución de esta infraestructura clave para el desarrollo socioeconómico y la conectividad territorial.

La declaratoria también refuerza la relevancia del proyecto dentro de las decisiones presupuestales del Gobierno Central, alineándolo con las prioridades nacionales de inversión pública. Este reconocimiento permite que los recursos sean asignados de manera más ágil y efectiva, minimizando las barreras administrativas que usualmente retrasan proyectos de esta envergadura. De esta forma, se contribuye a mejorar la eficiencia en la gestión pública y a dinamizar la capacidad del Estado para responder a necesidades urgentes de infraestructura en regiones vulnerables como el VRAEM.

A pesar de no implicar un gasto directo, la norma tiene un impacto positivo al estimular la integración de esfuerzos entre diferentes niveles de gobierno y actores sociales. Al declarar de interés nacional la construcción del puente, se crea un marco que fomenta la colaboración entre instituciones como los

gobiernos regionales, municipales y el sector privado, para acelerar la ejecución del proyecto. Esta integración es fundamental para garantizar que el puente no solo sea construido, sino también mantenido de manera sostenible en el tiempo, maximizando sus beneficios para la región y el país.

La norma reafirma el compromiso del Estado con las comunidades afectadas en el VRAEM, resaltando la importancia de garantizar la conectividad como un derecho esencial para mejorar la calidad de vida. Esta declaratoria consolida el rol del Estado como promotor del desarrollo inclusivo y sostenible, especialmente en zonas vulnerables. Además, envía un mensaje político claro sobre la necesidad de priorizar la conectividad, la seguridad y la competitividad económica en una región estratégica para la lucha contra el narcotráfico, la pobreza y el aislamiento.

III. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

Al tener el carácter de declarativo, la ley no genera un costo directo, su vigencia permite proyectar **beneficios significativos a mediano y largo plazo**, que justifican la priorización del proyecto:

1. Costos Proyectados:

- El proyecto registrado en el Sistema Invierte.pe (CUI N° 2392435) tiene un presupuesto estimado de S/594 millones, que incluye la construcción, el mantenimiento inicial y las obras complementarias.

2. Beneficios Directos:

- **Reducción de tiempos y costos logísticos:** Se estima que la nueva infraestructura permitirá reducir en un 30% los tiempos de transporte en la región.
- **Aumento de la seguridad vial:** Un puente moderno reducirá los riesgos de accidentes, con impactos positivos en la salud y seguridad de los usuarios.

3. Beneficios Indirectos:

- **Fomento de la economía local:** El proyecto estimulará la producción agrícola, agroindustrial y comercial, aumentando el acceso a mercados nacionales e internacionales.
- **Mejora de la calidad de vida:** La conectividad permitirá un acceso más eficiente a servicios básicos como educación y salud, beneficiando a más de 63,000 personas directamente.

4. Impacto Ambiental Controlado:

- El diseño del nuevo puente incluirá medidas para minimizar los impactos ambientales, contribuyendo al desarrollo sostenible en el VRAEM.

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

Conforme a la Resolución Legislativa del Congreso N° 006-2024-2025-CR, que aprueba la agenda legislativa para el período anual de sesiones 2024-2025, el presente proyecto de ley se alinea con el Objetivo I: Democracia y Estado de Derecho, particularmente en las políticas de Estado relacionadas con el fortalecimiento del régimen democrático y del Estado de derecho (Política 1) y la descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú (Política 8). Estas políticas subrayan la importancia de establecer condiciones para garantizar una infraestructura moderna y accesible que fomente la cohesión territorial y el fortalecimiento de las instituciones en las zonas más vulnerables del país, como el VRAEM.

Por lo tanto, esta iniciativa legislativa es de contenido prioritario, ya que promueve la descentralización y el desarrollo integral mediante la mejora de la conectividad territorial. Su implementación refuerza el diálogo y la concertación (Política 4), asegurando que las inversiones estratégicas se orienten hacia regiones que enfrentan mayores desafíos sociales y económicos, fortaleciendo así la seguridad ciudadana (Política 7) y propiciando un desarrollo sostenible y equitativo en el marco de un Estado más eficiente y descentralizado; por tanto, el presente proyecto de ley es de contenido prioritario en función a la agenda legislativa vigente.