



SUMILLA: LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL ASFALTADO CON BICAPA A NIVEL DE LOS CENTROS POBLADOS, INTERDISTRITAL, INTERPROVINCIAL Y CAMINOS VECINALES DE LA REGIÓN DE APURÍMAC.

Los Congresistas de la República que suscriben a iniciativa del congresista **Paul Silvio Gutiérrez Ticona**, miembro del grupo parlamentario "Bloque Magisterial de Concertación Nacional", en estricto cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 107° de la Constitución Política del Estado y de conformidad con lo establecido en el literal c) del artículo 22° y los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta la siguiente propuesta legislativa:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la Ley siguiente:

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL ASFALTADO CON BICAPA A NIVEL DE LOS CENTROS POBLADOS, INTERDISTRITAL, INTERPROVINCIAL Y CAMINOS VECINALES DE LA REGIÓN DE APURÍMAC

Artículo 1.- Objeto de la Ley

La presente ley tiene como objetivo declarar de necesidad pública e interés nacional el asfaltado con bicapa a nivel de los centros poblados, interdistrital, interprovincial y caminos vecinales de la región de Apurímac, con el fin de mejorar la infraestructura vial, impulsar el desarrollo socioeconómico de la región y garantizar la conectividad y accesibilidad de sus habitantes.

Artículo 2.- Finalidad de la ley

La finalidad de esta ley es promover la ejecución de obras de asfaltado con bicapa en los centros poblados, interdistrital, interprovincial y caminos vecinales de la región de Apurímac, a través de la asignación de recursos financieros, la implementación de políticas públicas y la coordinación interinstitucional. Estas acciones contribuirán a mejorar la calidad de vida de la población, fomentar el turismo, fortalecer la economía local y regional, así como facilitar el acceso a servicios básicos, educación, salud y otros.

Artículo 3.- Declaratoria de interés nacional

Se declara de interés nacional el asfaltado con bicapa a nivel de los centros poblados, interdistrital, interprovincial y caminos vecinales de la región de Apurímac, en virtud de su importancia estratégica para el desarrollo integral del país. La declaratoria de interés nacional implica el compromiso del Estado, a través de sus diversas entidades y organismos competentes, de destinar los recursos necesarios, establecer mecanismos de coordinación y ejecutar las acciones pertinentes para garantizar la ejecución efectiva de las obras de asfaltado mencionadas.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

PRIMERA.- Financiamiento

El financiamiento para la ejecución de las obras de asfaltado con bicapa a nivel interdistrital y caminos vecinales de la región Apurímac se realizará a través de los recursos asignados en el presupuesto general de la República, así como de otras fuentes de financiamiento que se gestionen y puedan contribuir a la realización de dichas obras.

SEGUNDA.- Implementación y seguimiento

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con los gobiernos regionales y locales de la región Apurímac, será responsable de la implementación y seguimiento de las acciones contempladas en esta ley. Asimismo, se promoverá la participación activa de la sociedad civil, los actores locales y otros sectores interesados en el proceso de planificación, ejecución y evaluación de las obras de asfaltado. Los gobiernos regionales y locales de la región Apurímac deberán adecuar sus planes de desarrollo y presupuestos a las disposiciones de esta ley.

TERCERA.- Vigencia de la Norma

La presente Ley, entra en vigencia a partir del día siguiente de la publicación en el Diario Oficial El Peruano.

Lima, 04 de Febrero de 2025



Firmado digitalmente por:
GUTIERREZ TICONA Paul
Silvio FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 04/02/2025 17:14:44-0500



Firmado digitalmente por:
TACURI VALDIVIA German
Adolfo FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 05/02/2025 12:23:04-0500



Firmado digitalmente por:
QUIROZ BARBOZA Segundo
Teodmiro FAU 20161740126 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 05/02/2025 11:54:38-0500



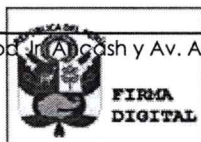
Firmado digitalmente por:
QUIROZ BARBOZA Segundo
Teodmiro FAU 20161740126 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 05/02/2025 11:54:40-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES GONZALES Alex
Antonio FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 05/02/2025 14:13:07-0500



Firmado digitalmente por:
MEDINA HERMOSILLA
Elizabeth Sara FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 05/02/2025 14:52:13-0500



Firmado digitalmente por:
VASQUEZ MELAMED
Vasquez Melamed FAU
20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 05/02/2025 16:47:29-0500



EXPOSICION DE MOTIVOS

I.- INTRODUCCION Y MARCO NORMATIVO

En la presente iniciativa legislativa consideramos la importancia de la infraestructura vial como un pilar fundamental para el desarrollo económico y social de las regiones del país, ya que permite la conectividad, facilita el acceso a servicios esenciales y dinamiza las actividades productivas. En este contexto, la región de Apurímac enfrenta un déficit significativo en la pavimentación de sus vías, lo que limita el crecimiento de su economía y restringe el derecho de sus ciudadanos a una movilidad segura y eficiente.

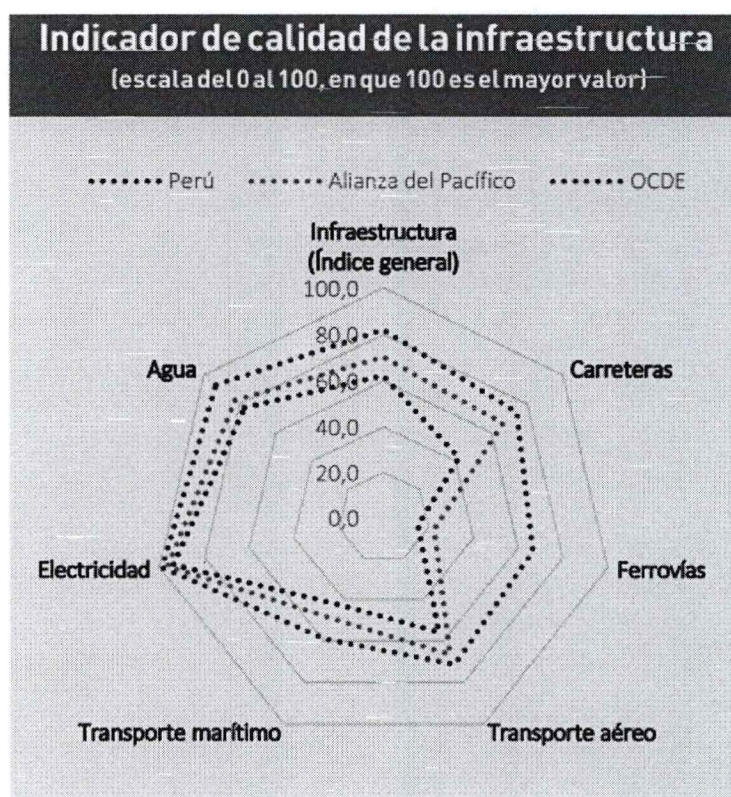
A pesar de los avances en la Red Vial Nacional impulsados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), la cobertura de asfaltado en las vías interdistritales, interprovinciales y caminos vecinales de la región Apurímac sigue siendo insuficiente. La presente ley busca declarar de necesidad pública e interés nacional el asfaltado con bicapa en los centros poblados, vías interdistritales, interprovinciales y caminos vecinales región de Apurímac. Su objetivo principal es mejorar la infraestructura vial, promoviendo el desarrollo socioeconómico de la región y garantizando la conectividad de sus habitantes. Para ello, se establece la asignación de recursos financieros y la implementación de políticas públicas con un enfoque de coordinación interinstitucional.

El Estado, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y en articulación con los gobiernos regionales y locales, asumirá el compromiso de ejecutar estas obras con financiamiento proveniente del presupuesto general y otras fuentes. Asimismo, se fomentará la participación de la sociedad civil en el seguimiento y evaluación de los avances, asegurando que la ejecución de los proyectos responda a las necesidades reales de la población. Esta medida contribuirá significativamente a la reducción de las brechas de infraestructura, fomentará la competitividad productiva de la región andina y mejorará la calidad de vida de sus habitantes, permitiéndoles acceder de manera segura y eficiente a los mercados, centros de salud, instituciones educativas y demás servicios esenciales.

El análisis de las necesidades de infraestructura en el Perú revela una brecha significativa entre el país y sus pares regionales, así como con las naciones de la OCDE. A pesar de haber sido clasificado como un país de ingresos medios altos en 2009 por el Banco Mundial, el Perú enfrenta desafíos estructurales que limitan su capacidad de crecimiento económico sostenido. La dependencia de sectores tradicionales como la minería y la pesca para impulsar el desarrollo plantea un riesgo evidente de caer en lo que la OCDE denomina "la trampa de los ingresos medios". Esto ocurre cuando un país no logra diversificar su economía y depende de recursos no renovables o sectores con bajo valor agregado. El Estudio Multidimensional del Perú de 2016 recomienda una transformación hacia nuevos sectores productivos, lo cual demanda una inversión significativa en infraestructura. Sin embargo, el país presenta un rezago importante en este aspecto. Según el Índice de Competitividad Global 2017-2018, Perú ocupa el puesto 85 de 137 en términos de calidad de infraestructura, lo que lo coloca por debajo de muchas naciones de la región que cuentan con un desarrollo más avanzado en este campo. Esta situación

es una clara barrera para el crecimiento, ya que una infraestructura moderna y eficiente es clave para la competitividad, la atracción de inversiones y el bienestar de la población.

El Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC) surge como la primera iniciativa del Estado peruano para abordar estas deficiencias. Este plan busca definir una visión a largo plazo, establecer prioridades en proyectos de infraestructura y coordinar inversiones desde una perspectiva sectorial y territorial. En este contexto, el PNIC se presenta como una herramienta clave para fomentar el crecimiento, la competitividad y el desarrollo del país, pero su éxito dependerá de la correcta ejecución y la alineación de esfuerzos entre el sector público y privado. En resumen, la infraestructura es un pilar fundamental para el futuro del Perú, y la inversión en ella es imprescindible para sostener el crecimiento económico y mejorar la calidad de vida de los peruanos.



Nota: El Índice General de Infraestructura del Foro Económico Mundial considera el acceso y la calidad de la infraestructura de transporte (carreteras, ferrovías, transporte aéreo, transporte marítimo) y de servicios públicos (electricidad y agua).
 Fuente: Foro Económico Mundial.

➤ ANALISIS DEL MARCO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú
- Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre: Regula el desarrollo del sistema vial nacional y la responsabilidad del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) en la planificación y ejecución de proyectos de infraestructura vial.



- Ley N° 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales: Establece la función de los gobiernos regionales en la planificación, construcción y mantenimiento de infraestructura vial.
- Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades: Señala que los municipios tienen competencia en la construcción y mantenimiento de caminos vecinales.
- Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad 2019-2025: Prioriza la mejora de la infraestructura vial en zonas rurales y de difícil acceso para fortalecer la conectividad y el desarrollo económico.
- Política Nacional de Transporte Urbano y Movilidad: Plantea la mejora del acceso a vías seguras y sostenibles como un objetivo prioritario.

II.- FUNDAMENTACIÓN

El proyecto de ley que se presenta, tiene como objetivo declarar de necesidad pública e interés nacional el asfaltado con bicapa a nivel de los centros poblados, interdistrital, interprovincial y caminos vecinales de la región de Apurímac, con el fin de mejorar la infraestructura vial, impulsar el desarrollo socioeconómico de la región y garantizar la conectividad y accesibilidad de sus habitantes.

En la presente iniciativa legislativa se busca que viabilidad en la declaratoria de necesidad pública e interés nacional para el asfaltado con bicapa de los centros poblados, vías interdistritales, interprovinciales y caminos vecinales en la región de Apurímac responde a una necesidad urgente de mejorar la infraestructura vial en una de las regiones con menor porcentaje de pavimentación del país. Actualmente, Apurímac presenta un nivel de pavimentación del 71.5% de su Red Vial Nacional (RVN), lo que la sitúa por debajo del promedio nacional del 87.7%, según las proyecciones para julio de 2016. Este rezago limita el desarrollo socioeconómico y la integración efectiva de la población.

El asfaltado de estas vías permitirá mejorar la conectividad, facilitando el acceso a mercados, servicios de salud, educación y fomentando el turismo y el comercio en la región. La falta de infraestructura adecuada impacta negativamente en la productividad agrícola y minera, sectores clave para Apurímac, además de elevar los costos logísticos para productores y comerciantes locales. Asimismo, la precariedad de las vías interprovinciales y vecinales aumenta los tiempos de traslado y el riesgo de accidentes de tránsito, afectando la seguridad y calidad de vida de los ciudadanos.

El esfuerzo del Estado por pavimentar el 85% de la RVN en el ámbito nacional demuestra que la inversión en infraestructura vial es una política prioritaria. Sin embargo, la ejecución de obras en la región de Apurímac ha sido insuficiente para cerrar las brechas existentes.

Para garantizar el éxito de la iniciativa, la ley establece la asignación de recursos financieros específicos y la implementación de políticas públicas con coordinación interinstitucional entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, los gobiernos regionales y locales. Esta articulación permitirá optimizar la ejecución de las obras y garantizar su mantenimiento a largo plazo. Además, se promueve la participación de la

sociedad civil en la supervisión de los proyectos, lo que fortalecerá la transparencia y la eficiencia en la gestión pública.

➤ PROBLEMÁTICA O JUSTIFICACIÓN

La región de Apurímac enfrenta serias deficiencias en infraestructura vial, lo que limita su desarrollo socioeconómico y la conectividad de sus habitantes. A pesar de los avances en la pavimentación de la Red Vial Nacional (RVN) en los últimos años, los centros poblados, vías interdistritales, interprovinciales y caminos vecinales de la región aún presentan condiciones precarias, afectando el acceso a servicios básicos y restringiendo las oportunidades económicas para sus ciudadanos.

La falta de asfalto adecuado en estas vías genera problemas significativos en la movilidad de personas y mercancías, lo que encarece el transporte y dificulta la comercialización de productos agrícolas y manufacturados. Esto, a su vez, impacta negativamente en el crecimiento económico local, incrementando los costos de producción y reduciendo la competitividad de los sectores productivos de la región de Apurímac.

En términos de seguridad vial, las carreteras sin asfaltar presentan un alto riesgo de accidentes debido a la inestabilidad del terreno, la erosión causada por precipitaciones y la falta de señalización adecuada. Durante la temporada de lluvias, muchas de estas vías se vuelven intransitables, afectando especialmente a comunidades rurales que dependen de ellas para acceder a servicios de salud, educación y mercados.

Si bien el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) ha establecido como meta la pavimentación del 85% de la RVN, los datos reflejan que en Apurímac el avance aún es insuficiente. En diciembre de 2014, el porcentaje de la RVN pavimentada en la región era del 61.4%, y aunque se proyectaba alcanzar el 71.5% para julio de 2016, esto no cubre la totalidad de la demanda de infraestructura vial. Además, estos datos se refieren solo a la Red Vial Nacional, sin considerar los caminos vecinales y vías interdistritales e interprovinciales que requieren intervención urgente.

Para solucionar esta problemática, la presente ley declara de necesidad pública e interés nacional el asfalto con bicapa en los centros poblados, vías interdistritales, interprovinciales y caminos vecinales de la región de Apurímac. Esta medida permitirá mejorar la infraestructura vial, facilitar el transporte de bienes y personas, impulsar el desarrollo económico y garantizar una mejor calidad de vida para sus habitantes.

El financiamiento de estas obras provendrá del presupuesto general del Estado y otras fuentes, asegurando la asignación de recursos suficientes para su ejecución. La implementación y supervisión estarán a cargo del MTC en coordinación con los gobiernos regionales y locales, promoviendo además la participación de la sociedad civil para garantizar la transparencia y eficiencia en la ejecución de los proyectos.



Con la promulgación de esta ley, se busca cerrar las brechas en infraestructura vial en la región, garantizando el acceso equitativo a oportunidades de desarrollo y mejorando la competitividad de la región de Apurímac a nivel nacional. La inversión en vialidad no solo beneficiará a la población en términos de conectividad y seguridad, sino que también dinamizará la economía regional, fomentando la generación de empleo y el crecimiento sostenible de sus sectores productivos.

➤ **PROPUESTA DE SOLUCIÓN A LA PROBLEMÁTICA**

La propuesta de ley que declara de necesidad pública e interés nacional el asfaltado con bicapa en los centros poblados, vías interdistritales, interprovinciales y caminos vecinales de la región de Apurímac responde a una problemática estructural en la infraestructura vial de la región. Esta situación ha limitado el desarrollo socioeconómico y ha generado obstáculos para la conectividad de sus habitantes.

La propuesta de solución con la presente iniciativa legislativa plantea el asfaltado con bicapa como una solución técnica y económicamente viable para mejorar la transitabilidad de las vías en la región. La bicapa asfáltica representa una alternativa de menor costo en comparación con el pavimento rígido, permitiendo la intervención de un mayor número de kilómetros con los recursos disponibles.

Por otra parte para garantizar la ejecución de este proyecto, la ley establece la asignación de recursos financieros provenientes del presupuesto general de la República y otras fuentes complementarias, como convenios con entidades privadas y cooperación internacional. Asimismo, se implementarán políticas públicas orientadas a la planificación, ejecución y mantenimiento de la infraestructura vial con la participación de los gobiernos regionales y locales. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) asumirá el liderazgo en la implementación del proyecto, en coordinación con las autoridades locales y la sociedad civil, asegurando la sostenibilidad de las obras a través de un adecuado mantenimiento y supervisión.

Impacto esperado La ejecución de esta propuesta contribuirá al desarrollo integral de la región de Apurímac mediante los siguientes efectos positivos:

- **Mejora en la calidad de vida:** Facilitará el acceso a servicios esenciales, reduciendo tiempos y costos de transporte.
- **Impulso a la economía local:** Permitirá una mejor comercialización de productos agrícolas y ganaderos, fortaleciendo la competitividad regional.
- **Reducción de accidentes viales:** Una infraestructura vial mejorada disminuirá la siniestralidad en las carreteras de la región.
- **Generación de empleo:** La construcción y mantenimiento de las vías generarán puestos de trabajo directos e indirectos en la región.

Es así que la presente propuesta de ley responde a una necesidad urgente de la región de Apurímac y se alinea con los objetivos nacionales de mejorar la infraestructura vial en el país. La implementación del asfaltado con bicapa permitirá cerrar brechas de

conectividad y desarrollo, asegurando una mayor integración de la región con el resto del país y mejorando la calidad de vida de sus habitantes.

➤ **ANÁLISIS A LA PROPUESTA NORMATIVA SOBRE LA NECESIDAD, VIABILIDAD Y OPORTUNIDAD**

La presente propuesta normativa responde a la urgente necesidad de mejorar la infraestructura vial en la región de Apurímac, donde la falta de asfaltado en los centros poblados, vías interdistritales, interprovinciales y caminos vecinales limita el acceso a servicios básicos, dificulta el transporte de productos y restringe la movilidad de la población. La carencia de vías en condiciones adecuadas afecta negativamente el desarrollo económico y social de la región, aumentando los costos logísticos y reduciendo la competitividad de los sectores productivos locales. Asimismo, la mejora de la infraestructura vial es fundamental para garantizar la conectividad de los habitantes con centros de salud, educativos y comerciales, promoviendo así una mejor calidad de vida y un acceso equitativo a oportunidades de desarrollo.

La ejecución del asfaltado con bicapa en las carreteras de la región de Apurímac es técnica y financieramente viable, dado que existen antecedentes de proyectos similares en otras regiones del país que han demostrado ser factibles y sostenibles. Desde el punto de vista técnico, el asfaltado con bicapa es una solución eficiente y económica que permite mejorar la transitabilidad de las vías a un costo menor que el asfaltado convencional. Además, su implementación puede ser escalonada y adaptada a las condiciones geográficas y climáticas de la región. En cuanto a la viabilidad financiera, la propuesta plantea que el financiamiento provenga del presupuesto general del Estado y otras fuentes, lo que permitiría asegurar la sostenibilidad del proyecto sin comprometer otras inversiones prioritarias. La participación de los gobiernos regionales y locales, junto con la sociedad civil, garantizará una gestión eficiente y transparente de los recursos asignados.

Por otra parte la declaración de necesidad pública e interés nacional del asfaltado en Apurímac es una medida oportuna, considerando el crecimiento económico y la creciente demanda de infraestructura vial en la región. La falta de vías adecuadas ha sido una problemática histórica que ha limitado el desarrollo de sectores como la agricultura, la minería y el turismo, que constituyen pilares fundamentales de la economía regional. Además, en el contexto actual de reactivación económica, la inversión en infraestructura vial generará empleo local, dinamizará la economía y fortalecerá la integración regional. La intervención del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en coordinación con los gobiernos subnacionales asegurará que las obras sean ejecutadas de manera eficiente, maximizando el impacto positivo en la población.

En esa línea de ideas, la presente propuesta normativa es necesaria para cerrar brechas de infraestructura vial, viable desde el punto de vista técnico y financiero, y oportuna en el contexto de desarrollo regional y reactivación económica. Su implementación contribuirá significativamente a mejorar la conectividad, impulsar el



crecimiento económico y garantizar el bienestar de la población de la región de Apurímac.

➤ **ANÁLISIS DE IMPACTOS CUANTITATIVOS Y/O CUALITATIVOS DE LA PROPUESTA NORMATIVA**

La presente propuesta de ley para declarar de necesidad pública e interés nacional el asfaltado con bicapa de las vías en los centros poblados, vías interdistritales, interprovinciales y caminos vecinales de la región de Apurímac tiene una serie de impactos tanto cuantitativos como cualitativos, que pueden ser analizados en diversas dimensiones.

En términos cuantitativos, uno de los impactos más directos es la mejora en la conectividad de la región. La implementación de este asfaltado permitirá reducir los tiempos de traslado entre poblaciones, lo que a su vez impulsará la productividad de los sectores económicos locales, tales como la agricultura, el comercio y el turismo. El aumento de la conectividad facilitará el acceso a mercados regionales y nacionales, potenciando la economía local. Además, la mejora de la infraestructura vial permitirá una mayor competitividad de las empresas locales, reduciendo los costos de transporte y mejorando la logística en la distribución de bienes y servicios.

Asimismo, se estima que la ejecución de estas obras generará empleo directo e indirecto. Las obras de infraestructura demandarán mano de obra local para su ejecución, lo que contribuirá a la reducción de las tasas de desempleo en la región y a la mejora de los ingresos de las familias. Además, los contratistas involucrados en la ejecución del proyecto y las empresas proveedoras de materiales se beneficiarán de esta inversión pública.

Desde un punto de vista cualitativo, el impacto de esta normativa es significativo en términos de desarrollo social. La mejora en la infraestructura vial contribuye a una mejor calidad de vida para los habitantes de la región de Apurímac, especialmente en las zonas rurales y alejadas. Las familias podrán acceder más fácilmente a servicios esenciales como salud, educación, y comercio, lo que también permitirá una mayor inclusión social de las poblaciones más vulnerables.

El asfaltado de estas vías también tiene un impacto positivo en la seguridad vial. Al contar con una infraestructura más segura, se reducirá el número de accidentes de tránsito, lo que a su vez disminuirá la carga en los servicios de salud y el sistema judicial por accidentes de tráfico. Esta mejora en la seguridad también será un factor clave en la atracción de inversiones y la promoción de la región como destino turístico.

En el plano institucional, la implementación de esta ley promoverá una mayor coordinación interinstitucional entre los diferentes niveles de gobierno. El trabajo conjunto entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, los gobiernos regionales y locales, y la sociedad civil no solo favorecerá la ejecución eficiente de las obras, sino también fortalecerá las capacidades técnicas y operativas de las entidades

involucradas. Así mismo la presente de ley también tiene un impacto en la participación ciudadana, dado que promueve el involucramiento de la sociedad civil en los procesos de implementación y seguimiento. La transparencia y la rendición de cuentas son aspectos clave en la gestión pública, y la participación activa de la población en la supervisión de las obras permitirá una mayor confianza en el proceso de ejecución.

III.- INCIDENCIA AMBIENTAL

El asfaltado con bicapa de las vías en la región de Apurímac tiene importantes implicaciones ambientales que deben ser consideradas dentro de su exposición de motivos. En primer lugar, la mejora de la infraestructura vial, en particular la construcción y asfaltado de caminos vecinales, vías interdistritales e interprovinciales, puede tener un impacto directo en el medio ambiente si no se gestionan adecuadamente los procesos constructivos y operativos. La emisión de partículas y gases contaminantes durante la construcción, el uso de materiales no sostenibles o la alteración de ecosistemas locales son algunos de los riesgos que deben ser evaluados y mitigados.

Sin embargo, el asfaltado también puede generar efectos positivos en la gestión ambiental a largo plazo. La mejora de las vías puede contribuir a reducir los tiempos de transporte, lo cual disminuiría las emisiones de gases contaminantes generadas por el transporte terrestre. Además, las nuevas infraestructuras pueden mejorar la eficiencia en el transporte de bienes y personas, reduciendo la necesidad de rutas alternativas menos seguras y más propensas a la degradación ambiental.

Desde una perspectiva de sostenibilidad, es esencial que el proceso de asfaltado incorpore prácticas amigables con el medio ambiente, como el uso de materiales reciclados, la protección de fuentes hídricas y la reforestación de áreas afectadas durante la ejecución de las obras. También debe contemplarse la creación de espacios verdes en zonas urbanas adyacentes a las nuevas infraestructuras viales, lo que contribuiría a mitigar el impacto ambiental y promovería la biodiversidad local.

El fortalecimiento de la coordinación interinstitucional y la participación activa de la sociedad civil en el proceso de planificación y ejecución de las obras será clave para asegurar que las preocupaciones ambientales sean adecuadamente integradas. La implementación de políticas públicas que incluyan estudios de impacto ambiental previos a la construcción y la adopción de medidas preventivas y correctivas durante las obras son elementos que deben ser priorizados para evitar daños a los ecosistemas locales y la calidad de vida de los habitantes.

En resumen, si bien el asfaltado de las vías en Apurímac es una medida necesaria para el desarrollo socioeconómico y la conectividad de la región, es imperativo abordar su incidencia ambiental de manera integral, asegurando que se adopten prácticas responsables que contribuyan a la sostenibilidad del proyecto a lo largo del tiempo.

IV.- EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL



La vigencia de la ley que declara de necesidad pública e interés nacional el asfaltado con bicapa en los centros poblados, vías interdistritales, interprovinciales y caminos vecinales de la región de Apurímac tiene un impacto significativo en la legislación nacional, en la medida en que introduce nuevas directrices y compromisos para la infraestructura vial en una región clave del país. El principal efecto es el impulso a una política pública que prioriza la conectividad y el desarrollo socioeconómico de la región de Apurímac, región históricamente rezagada en términos de infraestructura, lo cual puede reducir las desigualdades entre esta zona y otras más desarrolladas.

El enfoque en el asfaltado con bicapa busca no solo mejorar la calidad de las vías de comunicación, sino también garantizar la seguridad y la eficiencia del transporte en la región. A nivel nacional, esta medida contribuye a la consolidación de una red vial más robusta, lo que puede tener efectos positivos en la reducción de costos logísticos y en la mejora de la competitividad regional, lo que se refleja en un crecimiento económico más inclusivo.

Asimismo, la presente propuesta de ley establece un marco de coordinación interinstitucional entre el Estado, los gobiernos regionales y locales, lo que refuerza el principio de descentralización y la ejecución eficiente de obras públicas. Este aspecto es esencial para asegurar que los recursos sean utilizados de manera adecuada y para promover la participación activa de la sociedad civil en la vigilancia de los proyectos. La asignación de recursos financieros del presupuesto general del Estado y otras fuentes permite a las entidades responsables implementar las obras sin depender exclusivamente de los presupuestos regionales, lo cual facilita la concreción de los proyectos de asfaltado.

La presente propuesta legislativa también plantea un desafío en cuanto a la adecuada implementación y seguimiento de las obras. La responsabilidad recae en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y las autoridades locales, lo cual exige una planificación eficaz y mecanismos de control claros para garantizar que las obras sean ejecutadas en los plazos y estándares establecidos.

V.- ANALISIS COSTO – BENEFICIO

El análisis costo-beneficio de la ley que declara de necesidad pública e interés nacional el asfaltado con bicapa en los centros poblados, vías interdistritales, interprovinciales y caminos vecinales de la región de Apurímac debe considerar varios aspectos fundamentales.

Desde el punto de vista de los beneficios, la implementación de esta ley representa un impacto positivo en la infraestructura vial de la región, mejorando significativamente la conectividad entre centros poblados y entre regiones. Esto no solo facilita el transporte de personas, sino también el flujo de mercancías, lo cual incrementa las oportunidades comerciales y de empleo. La mejora en la infraestructura vial también tendrá un impacto directo en la seguridad, reduciendo accidentes de tráfico derivados de caminos en mal estado y fomentando una circulación más eficiente. Además, la optimización de las rutas de transporte con asfaltado y bicapa contribuirá al crecimiento económico de la región de



Apurímac, atrayendo inversiones y favoreciendo el acceso a mercados más amplios, lo que podría generar un círculo virtuoso de desarrollo económico local. La infraestructura vial también tiene un impacto positivo en la calidad de vida de los habitantes, reduciendo los tiempos de viaje, mejorando la accesibilidad a servicios de salud, educación y otros recursos vitales, especialmente en áreas rurales.

Por otro lado, en términos de costos, la ejecución de estas obras demandará una inversión inicial significativa, tanto en materiales como en mano de obra especializada. La asignación de recursos financieros para estas obras será una carga en el presupuesto general del Estado, lo que podría implicar la necesidad de redirigir fondos de otros proyectos o aumentar la deuda pública. Además, la coordinación interinstitucional necesaria para llevar a cabo la implementación efectiva podría generar costos adicionales administrativos y de gestión. Sin embargo, estos costos iniciales se compensan con los beneficios a largo plazo, dado que la infraestructura mejorada facilitará el desarrollo económico, reducirá costos de transporte, impulsará el comercio y mejorará las condiciones de vida de los habitantes. La generación de empleo a través de la ejecución de las obras también contribuye a la dinamización de la economía local, beneficiando a la población de la región de Apurímac.

El compromiso del Estado de asumir la ejecución y financiamiento de las obras, junto con la participación activa de los gobiernos regionales y locales, refuerza el enfoque colaborativo y garantiza la transparencia en la implementación de los proyectos. La coordinación interinstitucional y la participación de la sociedad civil son elementos clave para asegurar el éxito de la ley, maximizando los beneficios para los ciudadanos y minimizando los riesgos asociados con la gestión de los recursos.

VI.- VINCULACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y EL ACUERDO NACIONAL

La propuesta de ley que declara de necesidad pública e interés nacional el asfaltado con bicapa de los centros poblados, vías interdistritales, interprovinciales y caminos vecinales en la región de Apurímac se vincula estrechamente con la agenda legislativa nacional y los principios establecidos en el Acuerdo Nacional. Este enfoque está alineado con los compromisos del Estado para la reducción de las brechas de infraestructura, la mejora de la conectividad vial y el impulso del desarrollo regional.

La agenda legislativa, en su visión de progreso, busca garantizar que las políticas públicas favorezcan la inclusión de regiones históricamente marginadas, como Apurímac, dentro de los beneficios del crecimiento socioeconómico. El Acuerdo Nacional, por su parte, establece la importancia de promover la infraestructura como un eje fundamental para el desarrollo sostenible y la integración de los ciudadanos en una economía moderna. Esta ley no solo responde a las necesidades inmediatas de infraestructura, sino que también fortalece la conexión entre las regiones y las principales redes viales nacionales, apoyando el comercio, la movilidad y la calidad de vida de sus habitantes.

Con la implementación de esta ley, se contribuirá a mejorar la competitividad regional, promoviendo el acceso a mercados y servicios, lo que redundará en el bienestar de las



PAUL SILVIO GUTIERREZ TICONA
CONGRESISTA DE LA REPUBLICA

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

comunidades locales. La asignación de recursos financieros provenientes del presupuesto general del Estado y otras fuentes refuerza el compromiso del gobierno con el cumplimiento de los objetivos de desarrollo a nivel nacional, bajo un enfoque de coordinación interinstitucional y participación ciudadana. La iniciativa legislativa contenida en el Proyecto de Ley que se presenta, está alineada con los objetivos del **numeral III**. Competitividad en el país, del Acuerdo Nacional y vinculados con las Políticas de Estado en el **numeral 21**. Desarrollo en infraestructura y vivienda, y concordante con el **tema 83**. Leyes declarativas de interés nacional y necesidad pública referidas a obras de infraestructura de la Agenda Legislativa del Congreso para el período Anual de Sesiones 2021-2022, aprobada por Resolución Legislativa del Congreso N° 002-2021-2022-CR y Resolución Legislativa del Congreso N° 002-2022-2023-CR, Resolución Legislativa del Congreso N° 002-2023-2024-CR, Resolución Legislativa del Congreso N° 006-2024-2025-CR.