



Firmado digitalmente por:
CHACON TRUJILLO Nilza
Identy FAU 20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 08/07/2025 12:55:04-0500



CONGRESO
REPÚBLICA



Proyecto de Ley N° 11876/2024-CR

ALEJANDRO AURELIO AGUINAGA RECUENCO

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

LEY QUE DECLARA DE PREFERENTE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA, LA CONSTRUCCIÓN DE LA NUEVA VÍA DE EVITAMIENTO PARA LAS CIUDADES DE REQUE - CHICLAYO - LAMBAYEQUE, DEL DEPARTAMENTO LAMBAYEQUE.

El señor Congresista que suscribe **ALEJANDRO AURELIO AGUINAGA RECUENCO**, integrante del Grupo Parlamentario **Fuerza Popular**, en uso de sus facultades que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y de los artículos 22 inciso c), 74, 75 y 76 numeral 2 del Reglamento del Congreso de la República, presenta la siguiente propuesta legislativa:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE DECLARA DE PREFERENTE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA, LA CONSTRUCCIÓN DE LA NUEVA VÍA DE EVITAMIENTO PARA LAS CIUDADES DE REQUE - CHICLAYO - LAMBAYEQUE, DEL DEPARTAMENTO LAMBAYEQUE.

Artículo Único. - Declaratoria de interés nacional y necesidad pública.

Declárese de preferente interés nacional y necesidad pública, la construcción de la vía de evitamiento para las ciudades de Reque, Chiclayo y Lambayeque del departamento de Lambayeque y del nuevo puente sobre el río Reque en la zona de Siete Techos, distrito de Reque, provincia Chiclayo, departamento Lambayeque

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

UNICA. – Implementación.

El Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, del Ministerio de Economía y Finanzas, así como el Gobierno Regional de Lambayeque, las Municipalidades Provinciales de Chiclayo y Lambayeque; y la Municipalidad Distrital de Reque, de acuerdo a sus competencias y disponibilidad presupuestaria, adoptan las acciones necesarias para la implementación de lo dispuesto en la presente Ley



Firmado digitalmente por:
OLIVOS MARTINEZ Leslie
Vivian FAU 20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 08/07/2025 11:32:24-0500



Firmado digitalmente por:
AGUINAGA RECUENCO
Alejandro Aurelio FAU 20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 02/07/2025 17:02:00-0500



Firmado digitalmente por:
OBANDO MORGAN Anistela
Ana FAU 20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 08/07/2025 12:15:39-0500

ALEJANDRO AGUINAGA RECUENCO
Congresista de la República



Firmado digitalmente por:
MOYANO DELGADO Martha
Lupe FAU 20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 08/07/2025 11:27:07-0500



Firmado digitalmente por:
CASTILLO RIVAS Eduardo
Enrique FAU 20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 08/07/2025 11:00:48-0500



Firmado digitalmente por:
ALEGRIA GARCIA Luis
Arturo FAU 20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 07/07/2025 14:08:19-0500

EXPOSICION DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

SITUACIÓN ACTUAL.

En la fecha existe en la Panamericana Norte el tramo, que es el ingreso y salida de la ciudad de Chiclayo, que comprende: Por el sur la ciudad de Reque y por el norte la ciudad de Lambayeque¹. Los accidentes van en aumento en este tramo toda vez que se juntan todas las modalidades de transporte Local y regional sumándose el transporte interprovincial de vehículos de carga pesada. Urge aquí implementar medidas de mitigación para que los vehículos de carga pesada no ingresen en este tramo en horas punta, para así reducir también el riesgo de pérdidas de vidas humanas; hasta que se defina y se construya una verdadera autopista, como la NUEVA VÍA DE EVITAMIENTO para las ciudades de Reque, Chiclayo y Lambayeque que se propone y que involucra un nuevo puente sobre el río Reque (Chancay) en la zona de Siete Techos, distrito de Reque, en la provincia de Chiclayo, departamento de Lambayeque.

SOBRE UN TRAZO DENOMINADO "AUTOPISTA EL SOL"

En actualidad se encuentra un Proyecto en Ejecución denominado "AUTOPISTA EL SOL"; Autopista Trujillo – Piura (Sullana), que tiene las siguientes características²:

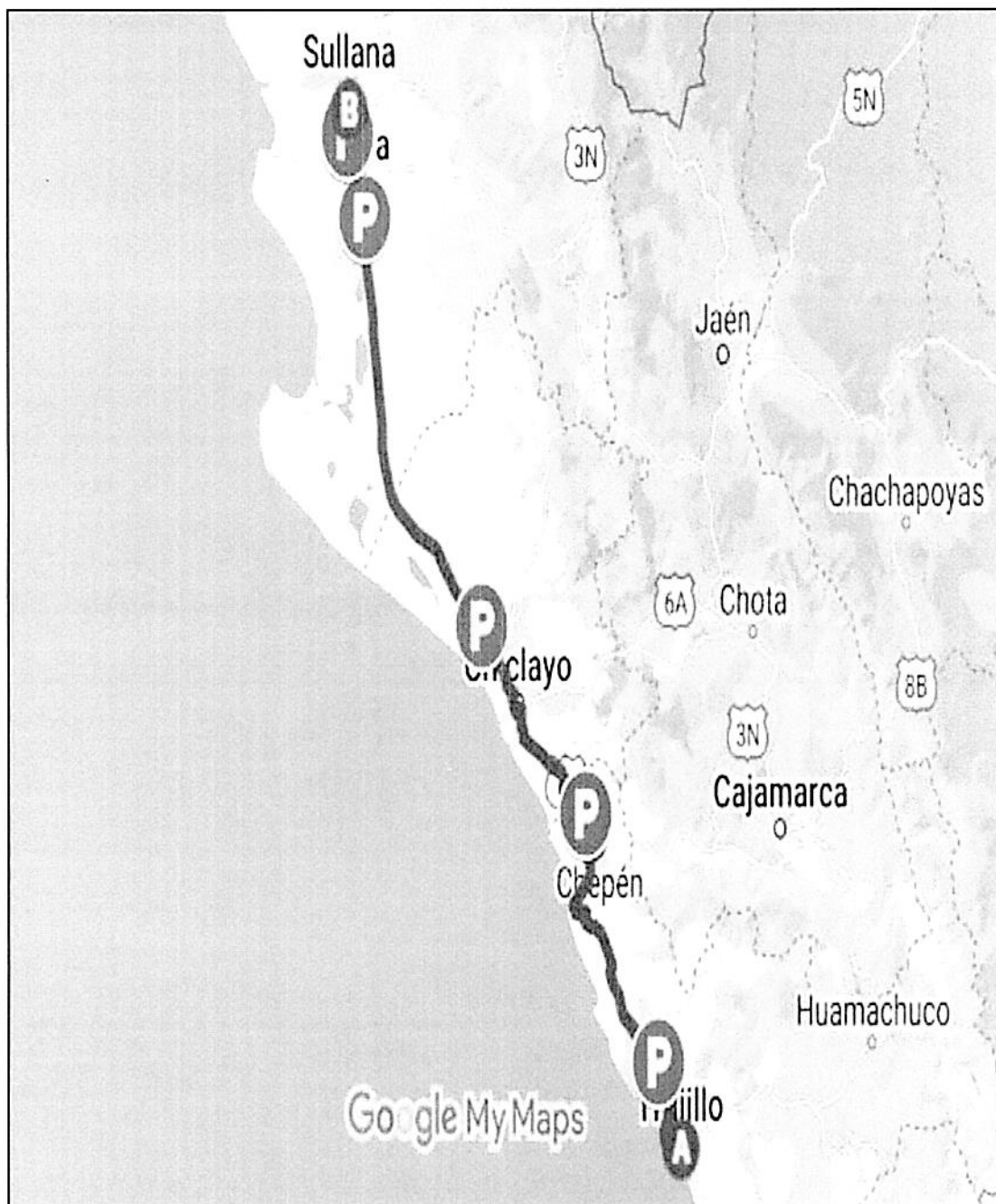
Firma de contrato:	25 de agosto de 2009
Plazo de Concesión:	25 años
Longitud de tramo Trujillo-Sullana:	475 kilómetros
Inicio de Operaciones:	26 de septiembre del 2010
Inversión en Obras de Construcción:	USD 386 millones
Concedente:	MTC
Regulador:	OSITRAN

Estos Tramo(s) de la Concesión Son aprobados en el Plan de Promoción: Trujillo – Chiclayo – Piura – Sullana.

TRAMO	LONGITUD (KM)
TRUJILLO - CHICLAYO	242.61
CHICLAYO - PIURA	204.58
PIURA - SULLANA	27.80
LONGITUD TOTAL	474.99 (Aproximadamente)

¹<https://andina.pe/agencia/noticia-lambayeque-cierran-transito-el-puente-reque-para-ejecutar-obras-818149.aspx>

² COVISOL S.A. - Autopista del Sol (www.covisol.com.pe)



Fuente: Imagen obtenida del aplicativo Google Maps.

Por lo que, la "AUTOPISTA EL SOL", debe cruzar o pasar sobre el Rio Reque (Chancay), en este sentido quedan las siguientes Posibilidades:

1. Mejorar o Ampliar el Actual "Puente Reque" (Provisional desde 1,990)

Este puente fue declarado Provisional el año 1,990 por el MTC, Luego con lluvias (FEN) del 1,998 colapsó y aisló el Norte y Nor Oriente del País; Por lo que a su vez se reparó por emergencia y en calidad de Provisional por 10 años por el MTC.

En el año 2,008 se hace una Ampliación de 50.00 mts. en el extremo sur, siendo que especialistas de la zona opinaban que se construya un puente Nuevo por tratarse de la Vía más importante del país "LA PANAMERICANA NORTE".

Conclusión: "PUENTE ALTAMENTE VULNERABLE"

2. Utilizar el Actual Puente Eten-Monsefú (Construido en 2009)

El MTC Construye este Puente con una Longitud de 152 mts, sobre un Lecho Natural de Río en esta zona de 492.00 mts.

Desde la elección de la ubicación del Puente en tan amplio Lecho, no se consideró la Hidráulica Fluvial del Río en esta Zona, (Se construyó en contra de opiniones de Especialista de la zona)

Se completó con Terraplenes de 220.00 mts. y 120.00 mts cada uno.

Conclusión: "PUENTE ALTAMENTE VULNERABLE"

3. Emplear el Antiguo Puente (Hércules del CPM Saltur)

Este puente data desde la época de las Haciendas azucareras (Aprox. Año 1,940, cuando Perú era 1er o 2do Exportador de Azúcar al mundo por este puente pasaba el Ferrocarril que Terminaba en el Puerto Eten).

Al Paso de los años en la actualidad es usado por el transporte de la zona en Caso de Emergencia. A su costado se construyó (año 1,998) un Puente Bailey, que continúa en servicio a la fecha 50.00 mt Aguas Arriba de estos puentes el agua erosiona agresivamente por lo que en una eventual crecida estos puentes Colapsarían.

CONCLUSION: "PUENTE ALTAMENTE VULNERABLE"

4. Construir un Nuevo Puente: Aguas arriba o Aguas Abajo del Actual Puente Reque

Esta Alternativa sería la menos probable por la Naturaleza Geotécnica, La topografía y Características Hidráulicas del Río.

Por lo que se hace de vital importancia "La Construcción de un Nuevo Puente y la Trayectoria de Vía de Evitamiento propuesta por el Dr., Ing., Luis Vicente Reyes Carrasco": Viniendo desde el Sur antes de llegar al Distrito de Reque por la Derecha al Lugar de la Bocatoma (Siete Techos), desde allí Visar al Centro Poblado Menor (CPM) de Capote y desde este Lugar Visar a Mocce (Óvalo o intersección a Nivel de la Carretera que va a Bayóvar-Piura y la que va a Olmos y Nor Oriente del País).

SITUACIÓN PRETENDIDA CON LA APROBACIÓN DEL PROYECTO

- a) Solucionar el Cruce o Pase de la AUTOPISTA EL SOL en el tramo Chiclayo (Reque) – Lambayeque, sobre el Río Reque (Chancay) en forma segura y Sostenible
- b) Desviar el tránsito pesado en la Panamericana Norte, para evitar la congestión vehicular en tramos de la zona urbana de las localidades de los distritos de Reque, La Victoria, Chiclayo y Lambayeque.
- c) Reactivación económica en el Plan de Promoción aprobados local, regional y nacional.
- d) Optimizar el actual Flujo de tránsito vehicular en este Tramo y vías de acceso a la zona Este y Andina de la Región Lambayeque y de la Región de Cajamarca.
- e) Aprovechar la viabilidad, acceso y transportación de la población y de la Producción Regional.
- f) Buscar mejorar progresivamente la calidad de vida, desarrollo y Bienestar de los peruanos.

Toda la información que se presenta en el fundamento de la propuesta y que se desarrolla en los demás ítem del Proyecto Ley ha sido elaborada conjuntamente con el Frente de Defensa de los Intereses y Desarrollo de la Ciudad de Reque – FEDER, asimismo también

con el valioso aporte del Ing. Luis V. Reyes Carrasco; en sendas reuniones en mi despacho congresal así como en las respectivas semanas de representación en donde hemos acudido in situ para verificar la problemática y que sea desarrollada y solucionada mediante la propuesta Legislativa que se presenta.

II. ANALISIS DE LA PROBLEMÁTICA:

En la actual vía de evitamiento, cuyo tránsito de vehículos pesados a lo largo de tramos urbanos de las localidades de los distritos de Reque, La Victoria, Chiclayo y Lambayeque, que vienen y van por la Panamericana Norte y Sur, originan tráfico congestionando durante el transcurso diario. Este hecho genera³:

- Pérdida de tiempo tanto de los conductores, como de los pasajeros, desventajas económicas, sociales, y emocionales.
- Mayor consumo de combustible en los vehículos, tanto pesados como livianos, de circulación urbana, distrital y provincial
- Deterioro de los motores, sobre todo de los vehículos livianos y menores, debido a las ondas vibratorias sonoras de los vehículos pesados.
- Deterioro de los pavimentos de las calles urbanas, que no están diseñadas para el número de ejes que transportan diferentes cargas.
- Accidentes de tránsito, tanto entre vehículos, como entre vehículos-peatones.
- Molestos ruidos a los vecinos de las viviendas adyacentes, definidos como contaminación sonora.
- Discontinuidad del tránsito en el puente Reque, por mantenimiento, posibles fallas estructurales o colapso, debido a durante eventos pluviales extremos.
- Contaminación ambiental por la emisión de CO₂, en los tramos adyacentes de la actual vía de evitamiento.

III. MARCO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú de 1993
- Reglamento del Congreso de la República.

³ Megaobra vial al norte de Perú: nueva vía de Evitamiento del MTC que beneficiará a un millón de personas inicia en 2025 | Chiclayo | Sociedad | La República

- **Ley 27867**, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.
- **Ley 27181**, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- **Ley 29158**, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- **Ley 27783** Ley de Bases de la Descentralización.
- **Ley 27444**, Ley del Procedimiento Administrativo General.
- **Ley 29370**, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- **Ley 28611**, Ley General del Ambiente.
- **Ley 27293**, Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública.
- **Ley 26889**, Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa.
- **Ley 27446**, Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental.
- Decreto Legislativo 1013, Aprueba la Creación, Organización y Funciones del Ministerio del Ambiente.
- **Ley 27972**, Ley Orgánica de Municipalidades.

IV. PROBLEMÁTICA QUE SE PRETENDE SOLUCIONAR

Estos antecedentes técnicos relevantes han sido identificados y proporcionados por el Dr. Ing. Luis Reyes Carrasco en donde se detallan a continuación⁴:

- 3.1 La estructura del puente Reque, ha sido sustituida por lo menos 3 veces desde 1950 a la fecha, sin contar las veces que se han ejecutado trabajos para su reforzamiento así como en el cauce, lamentablemente mal ejecutados y las diversas fallas han sido atribuidas injustamente a las avenidas ocasionadas por el fenómeno de El Niño, que si bien los importantes caudales han causado daño, que pudieron evitarse, la última de sus caídas ocurrida el 01 de marzo de 1998, cuando contaba con 3 tramos apoyados en 2 pilares dentro del río y 2 estribos en las márgenes, se debió fundamentalmente a una falla combinada tanto estructural como hidráulica.
- 3.2 Aquel 01 de marzo de 1998 a las 10 a.m. esa estructura de 101 metros de longitud claudicó cuando el caudal en el río Reque era de 300 m³/s. Los mayores caudales de avenidas se presentaron 12 días después de la caída, el 13 de marzo con 1,234 m³/s y el máximo de 1996 m³/s. el 14 de marzo de dicho año.
- 3.3 La caída se produjo por una acción combinada de socavación del pilar cercano a la margen izquierda debida a la incidencia oblicua sobre ese elemento del flujo

⁴ *Dr. Luis Reyes Carrasco | PDF | Cuenca de drenaje | Hidrología*
(<https://es.scribd.com/doc/224251216/Dr-Luis-Reyes-Carrasco>)

principal guiado por el mal diseño hidráulico del dique de la margen derecha y por otro lado a la falla estructural del apoyo sobre dicho pilar.

- 3.4 La caída del puente en marzo de 1998 pudo evitarse y hay que resaltar el hecho que, producida su caída, la estructura pudo ser rehabilitada rápida y económicamente, hecho que se desprende de la observación de las 2 siguientes fotografías: sin embargo se procedió a su demolición, a la construcción y colocación de un puente peatonal colgante, al desvío del tráfico por la zona de Saltur, después a la construcción de un badén provisional y posteriormente la construcción de las cimentaciones para un nuevo puente metálico de 100 metros de longitud y con un solo pilar central en el río Reque para reemplazar al anterior. Este nuevo puente se presentó como "PROVISIONAL" y en él ya se ha gastado mucho dinero para reforzar su estructura y su cimentación.
- 3.5 El Ing. Doctor Luis V. Reyes Carrasco indica que, permanentemente la Unidad Ejecutora Provias Nacional (PVN) y/o el Ministerio de Transportes y el Ministerio de Agricultura, ejecutan costosos mal llamados "trabajos de reforzamiento" a los que se agrega la terca decisión de Provias Nacional de "invertir" millones de soles en la ampliación de la longitud del puente en el orden de los 50 metros. Estos costos deben ser considerados en el costo total del puente, que además no representan soluciones a la problemática del Puente Reque.
- 3.6 El actual puente de Reque sustituyó a otros que fueron destruidos y ya ha sido reforzado varias veces. En su última caída y destrucción ocurrida el 01 de marzo de 1998, aisló todo el norte y Nororiente peruano del resto del país, obligando a utilizar el precario puente (Hércules) de Saltur y todo el tráfico vehicular fue desviado por ruta alterna que se muestra en línea de trazos en el siguiente Plano y que se inicia en la Panamericana, exactamente en el desvío (Mocupe Nuevo) hacia Zaña – Saltur y de aquí, hasta la ciudad de Chiclayo con un recorrido del orden de más de los 55 kilómetros por una ruta en no muy buenas condiciones con algunos tramos solamente de afirmado.

Esta ruta alterna aumenta, en más de 18 kilómetros, la distancia recorrida por la Panamericana desde el cruce hacia Zaña hasta la ciudad de Chiclayo. Este aumento tanto en distancia como en tiempo por el mal estado de la ruta alterna, obliga a mayores riesgos y gastos en el transporte, a un consumo adicional de divisas por costos de combustible y otros, a lo que se suma una mayor emisión de CO₂ a la atmosfera, lo que es muy perjudicial para el medio ambiente.

V. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

- 5.1 Al respecto, el Ing. Doctor Luis V. Reyes Carrasco ha elaborado un completo análisis de aspectos geopolíticos internacionales sobre la importancia de contar con una verdadera vía de evitamiento que limite enormemente el tráfico inútil hacia la ciudad de Chiclayo tanto del norte como hacia el sur, que descongestionará el paso vehicular con enormes beneficios colaterales tales como el ahorro de combustible, la mejora del actual medio ambiente en esta importante ciudad, etc.
- 5.2 En efecto, el citado ingeniero señala que, de sur a norte y viceversa, esta vía de evitamiento permitirá desarrollar la carretera de penetración hacia Cajamarca por la ruta a las haciendas; así como también, por la ruta hacia Ferreñafe, toda la parte alto andina de Lambayeque que está abandonada. En la actualidad para ir hacia ambas zonas, sin ingresar a Chiclayo, lo que sumaría las ventajas indicadas en el punto anterior.
- 5.3 El Ing. Reyes Carrasco refiere que la vía de evitamiento cobra vital importancia porque permitirá también el tráfico hacia y desde el terminal marítimo de Puerto Eten, desde y hacia todas las regiones del Perú, lo que representa enormes posibilidades para el desarrollo de la región y por ende del Perú. Es decir, esta posición del inicio de construcción de la vía de evitamiento debe también considerarse para facilitar el flujo del tránsito de los vehículos que vienen del sur y que no necesitan ingresar a Chiclayo y de aquellos que vienen del norte y que no tienen necesidad de ingresar a Chiclayo. El intercambio vial en el cruce de las dos carreteras sería para favorecer el enorme tráfico originado por el nuevo Terminal Marítimo de Eten.
- 5.4 El ingeniero señala que, paralelo a su proyecto de la construcción de una vía de evitamiento, también ha propuesto como complemento muy importante para la integración nacional es la construcción de un tren longitudinal de la costa entre las dos fronteras internacionales, con apoyo de ramales de penetración. Citando los enormes beneficios que se obtendría con la interconexión entre el Pacífico y el atlántico mediante el Gran Terminal Marítimo de Eten y la carretera interoceánica que ingresa a la región Lambayeque por el cuello de Porcuya.

VI. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

En el periodo parlamentario 2021-2026, se presentaron 03 propuestas legislativas relacionadas a las construcciones de vías de evitamiento⁵:

⁵ Base de datos de Proyectos de Ley 2021-2026 ([www.congreso.gob.pe/Proyectos de Ley](http://www.congreso.gob.pe/Proyectos_de_Ley))

- Proyectos de Ley 04445/2022-CR, "LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCION DE LA VIA EVITAMIENTO DE LA CIUDAD DEL CUSCO EN EL SECTOR DE LA RUTA PE-3S DE LA RED VIAL NACIONAL". (LEY 31790)
- Proyectos de Ley 03370/2022-CR, "LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA, LA CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA VÍA DE EVITAMIENTO DE LA CIUDAD DE HUANCAYO, DEPARTAMENTO DE JUNÍN" (LEY 31698)
- Proyectos de Ley 0499/2021-CR, "LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y ASFALTADO DE LA VÍA DE EVITAMIENTO DE LA CIUDAD DE HUANCAYO, REGIÓN JUNÍN". (Orden del Día)

VII. PROPUESTA DE LA PRESENTE INICIATIVA LEGISLATIVA

La presente iniciativa legislativa si bien tiene un carácter declarativo, no por ello resulta ser menos importante, pues busca exhortar a las entidades públicas competentes para que intervengan en la atención de una necesidad de las poblaciones del departamento de Lambayeque, a través de una nueva vía de evitamiento para la ciudad de Chiclayo, que involucra un nuevo puente sobre el río Reque en la zona de Siete Techos, distrito de Reque, en la provincia de Chiclayo, departamento de Lambayeque, pero sobre todo, permitirá un beneficio mayor, desviando el tráfico pesado proveniente tanto del sur como del norte del país que no tiene necesidad de ingresar a Chiclayo.

El distrito de Reque cuenta con una población aproximada de 12,606 habitantes, y los beneficios que generaría la construcción de la vía de evitamiento para la ciudad de Chiclayo y que involucra un nuevo puente sobre el río Reque en la zona de Siete Techos, distrito de Reque, se verían reflejados ampliamente en el desarrollo económico, social y turístico de todos esos pueblos que actualmente se encuentran olvidados pero que al tener una vía de evitamiento o carretera tendrán una herramienta primordial para la comercialización de sus productos, sin perjuicio de ello, las comunidades campesinas existentes tendrían una mejor conexión con la región que permitiría su desarrollo tanto en turismo como en la comercialización de sus artesanías.

Es importante mencionar que el Gobierno Central a través del Ministerio de Transporte planteó como parte de su "Visión de desarrollo de la infraestructura vial", el cierre de las brechas de infraestructura o de acceso a los servicios públicos, estando pendiente la meta del 100% de la pavimentación de la Red Vial Nacional (24,510 Km). En ese sentido, esta cartera ministerial ha estimado que se requieren 31,850 millones de dólares para el cierre de la brecha de infraestructura vial hasta el año 2025, monto que representa el 55% de la brecha en el sector transporte (57,499 millones de dólares).

En este contexto, la presente iniciativa de carácter declarativo adquiere relevancia a fin de lograr orientar la actuación del Estado y de los gobiernos regionales y locales para lograr la concreción de este proyecto que beneficiará a la ciudadanía en su conjunto, y puedan tomar las decisiones pertinentes, dentro del marco legal vigente, de acuerdo sus competencias y disponibilidad presupuestaria.

VIII. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

En la medida que la presente iniciativa legislativa no acarreará ningún gasto al Estado, ni costo negativo, ya que se trata de un proyecto de ley declarativo de prioridad para propiciar que el Estado y los gobiernos regionales y locales dentro de sus competencias y presupuestos, prioricen la elaboración de los estudios correspondientes para la construcción de la vía de evitamiento para la ciudad de Chiclayo, que involucra un nuevo puente sobre el río Reque en la zona de Siete Techos, distrito de Reque, en la provincia de Chiclayo, departamento de Lambayeque.

IX. RELACIÓN DE LA INICIATIVA CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y EL ACUERDO NACIONAL

La presente Ley que plantea declarar de preferente interés nacional y necesidad publica la construcción de la vía de evitamiento para las ciudades de Reque – Chiclayo -Lambayeque, que involucra un nuevo puente sobre el río Reque en la zona de Siete Techos, distrito de Reque, en la provincia de Chiclayo, departamento de Lambayeque, armoniza con los Objetivos y Políticas de Estado que conforman el Acuerdo Nacional, como es el caso de la Política de Estado N° 08 referente a la "Descentralización política, económica y administrativa para proporcionar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú", la Política de Estado N° 21 referido al "Desarrollo en infraestructura y vivienda", donde se plantea la elaboración de un plan de infraestructura para desarrollar una expansión de la red vial peruana,

la Política de Estado N° 23 en cuanto a la "Política de desarrollo agrario y Rural" en la cual se precisa la promoción de los servicios de transporte de productos agrarios, así como la articulación del desarrollo de las ciudades.

X. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente iniciativa legislativa no contraviene la Constitución Política del Estado ni ninguna otra norma, pues se trata de un proyecto de ley declarativo de prioridad para propiciar que las entidades competentes puedan gestionar acciones para la construcción de la vía de evitamiento para la ciudades de Reque – Chiclayo - Lambayeque y que involucra un nuevo puente sobre el río Reque en la zona de Siete Techos, distrito de Reque, en la provincia de Chiclayo, departamento de Lambayeque.