

**PROYECTO LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE LAS CARRETERAS DE LA REGIÓN CAJAMARCA**

Los legisladores que suscriben, la iniciativa del congresista **Américo Gonza Castillo**, integrante del **Grupo Parlamentario Perú Libre**, electo por la Región Cajamarca, en ejercicio del derecho de iniciativa que le confiere el Artículo 107° de Constitución Política del Perú y los artículos 22°, 75° y 76° del Reglamento del Congreso, presentan la siguiente iniciativa legislativa:

**FORMULA LEGAL**

El Congreso de la República,  
Ha dado de ley siguiente;

**LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE LAS CARRETERAS DE LA REGIÓN CAJAMARCA**

**Artículo 1. Objeto de la Ley**

Se declara de interés nacional y necesidad pública la construcción y mejoramiento de las siguientes carreteras de integración territorial, en la región Cajamarca:

- A. TRAMO: 6A, 3N -CHONGOYAPE-CHOTA-HUALGAYOC-CAJAMARCA. Distancia 299 km.
- B. TRAMO: 3N COCHABAMABA – CUTERVO - PUERTO CHIPLE. Distancia 91.2 km.
- C. TRAMO: EMP. PE - 3ND SÓCOTA DESVIO CACHINCHE - GUINEAMAYO-HIDROELECTRICA EMPALME CA-805 - SAN LUIS DE LUCMA - LA RAMADA - LA SUCCHA SAN JUAN DE CUTERVO - PTE. AGUA TURBIA - CUJILLO - PUERTO MALLETA - RÍO MARAÑÓN. Distancia 91,91km.
- D. TRAMO: CUTERVO – SOCOTA – SAN ANDRÉS – SANTO TOMÁS – PIMPINGOS - CUYCA.” RUTA PE-3ND. Distancias 137.793 km.

**Artículo 2. Acciones para la implementación**

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con el Gobierno Regional de Cajamarca, las municipalidades provinciales y distritales, y demás entidades involucradas realizaran las acciones, procedimientos, inversiones y modificaciones presupuestales para concretizar lo dispuesto en la presente Ley.

Lima, 16 de febrero 2026



# AMÉRICO GONZA CASTILLO

## Congresista de la República

"Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS****I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA****1.1. Contexto socioeconómico de la región Cajamarca**

La región Cajamarca presenta una de las situaciones socioeconómicas más adversas del país, caracterizada por los más altos niveles de pobreza monetaria a nivel nacional. Según el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), para el año 2024 aproximadamente el 45 % de la población en Cajamarca se encuentra en situación de pobreza, situándose como la región con mayor incidencia de pobreza en el Perú.

Indicador	Cajamarca (2024)	Promedio Nacional
Tasa de pobreza monetaria	45 %	~ 30 %*
Población total estimada	> 1 340 000 habitantes	-
Población rural (aprox.)	Alta proporción	-

\* Estimación con base en variaciones regionales del INEI. [La República](#)

Esta elevada incidencia de pobreza refleja limitaciones estructurales en el acceso a servicios, oportunidades económicas y empleo formal, particularmente en zonas rurales. La falta de infraestructura vial contribuye directamente a esta situación al aumentar los costos de transporte, limitar la movilidad y restringir el acceso a servicios esenciales como salud y educación, especialmente para comunidades alejadas.

**1.2. Brechas de infraestructura vial y su impacto**

La conectividad vial es un elemento crítico para mejorar las condiciones de vida y promover la competitividad productiva. Sin embargo, existe una brecha significativa en la red vial nacional y regional. Datos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) muestran que, aunque la pavimentación de la red vial nacional ha mejorado en años recientes, regiones del interior como Cajamarca aún presentan bajos niveles de cobertura pavimentada comparados con necesidades territoriales amplias. (Ministerio de Transportes)

Región	% de red vial nacional pavimentada (aprox.)
Cajamarca	~ 36.4 % (últimos informes disponibles)
Promedio nacional	53.6 % (actualizado histórico)

Estos datos, si bien corresponden a periodos de evaluación histórica, evidencian que Cajamarca sigue rezagada en infraestructura comparada con otras regiones costeras o con mayor inversión pública/privada, lo cual se traduce en menor competitividad para la economía regional, especialmente en sectores productivos clave como la agricultura y el comercio.

Además, informes recientes del MTC refieren más de 200 centros poblados en Cajamarca dentro de sus programas de atención prioritaria, lo que refleja la dispersión geográfica y la necesidad de fortalecer corredores viales integradores. Ministerio de Transportes.

### **1.3 Impacto social y potencial de la construcción y mejoramiento de las vías estratégicas en la región Cajamarca**

Constituye una intervención de carácter estratégico e integrador, con impactos sociales, económicos y territoriales directos y sostenibles en la región Cajamarca, especialmente en las zonas rurales y de alta pobreza.

responde a una necesidad estructural de conectividad, cuya ausencia limita:

- Acceso a servicios de salud y educación para poblaciones rurales.
- Comercialización de productos agrícolas y ganaderos, que constituyen la principal actividad económica de numerosas localidades.
- Movilidad de personas hacia centros urbanos para servicios y oportunidades laborales.
- Reducción de costos logísticos, generando mayor competitividad para empresas y microempresas locales.

La infraestructura vial permite, según estudios sectoriales, no solo mejorar los tiempos de viaje sino también reducir los costos de transacción y transporte, lo cual repercute directamente sobre los ingresos familiares y la reducción de la pobreza multidimensional.

### **1.4. Referentes internacionales y nacionales sobre caminos rurales**

Estudios técnicos recientes sobre la modernización de la red vial rural en el Perú, como los promovidos por la CAF Banco de Desarrollo de América Latina en cooperación con el MTC, señalan que la infraestructura de caminos rurales es fundamental para la inclusión social y la competitividad territorial, pues conecta zonas de producción con mercados, servicios básicos y centros urbanos.

Según estos estudios, la mayoría de los caminos rurales del país aún son de bajo volumen de tráfico y con superficies sin pavimentar, lo que limita su funcionalidad durante todo el año y reduce sus beneficios socioeconómicos.

### 1.5. Cuadro sintético – Problema y necesidad de intervención Problema estructural

Problema estructural	Efectos socioeconómicos	Necesidad de intervención
Alta pobreza monetaria (45 %)	Reducción de oportunidades económicas y acceso a servicios	Infraestructura vial integradora
Brecha en conectividad vial	Costos altos de transporte y menor competitividad	Construcción de carreteras priorizadas
Dispersión poblacional rural	Aislamiento territorial	Corredores viales que conecten comunidades
Baja pavimentación comparativa	Limitación productiva	Obras estratégicas de inversión pública

La declaratoria de interés nacional y necesidad pública la construcción de las referidas vías responde a la demanda de la población y a los indicadores oficiales del INEI, y a la priorización sectorial del MTC, para contribuir a cerrar brechas estructurales que tradicionalmente han limitado el desarrollo integral de la región Cajamarca.

## II. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

La región Cajamarca enfrenta una problemática estructural de desarrollo relacionada con la persistente pobreza monetaria y la insuficiente infraestructura vial, que se traducen en barreras para la integración territorial, la movilidad de las personas, el acceso a servicios básicos y la competitividad productiva.

Según cifras oficiales del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), Cajamarca continúa entre las regiones con mayores tasas de pobreza monetaria en el país, con un porcentaje superior al promedio nacional y con especial concentración de pobreza en áreas rurales. En 2024, Cajamarca registró una tasa de pobreza monetaria alrededor de 40.5 %, muy por encima del promedio nacional y liderando los departamentos con mayor incidencia de pobreza monetaria en el Perú. Además, las zonas rurales presentan tasas de pobreza extrema significativamente superiores frente a áreas urbanas, reflejando desigualdades territoriales que limitan las oportunidades de desarrollo para miles de familias.

Esta situación se agrava por la deficiente conectividad vial, que restringe la movilidad de bienes y personas y eleva los costos logísticos de productores agropecuarios, comerciantes y usuarios del transporte público y privado. La falta de carreteras adecuadas dificulta el traslado continuo durante todo el año, especialmente en temporadas de lluvia, limitando el acceso a centros de salud, educación, mercados y servicios públicos.

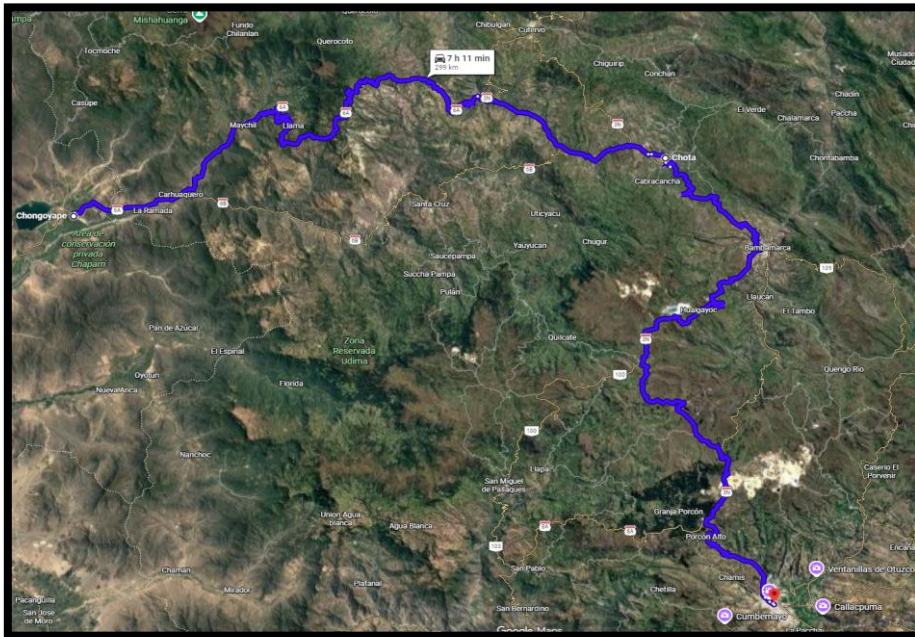
Estudios del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) señalan que regiones



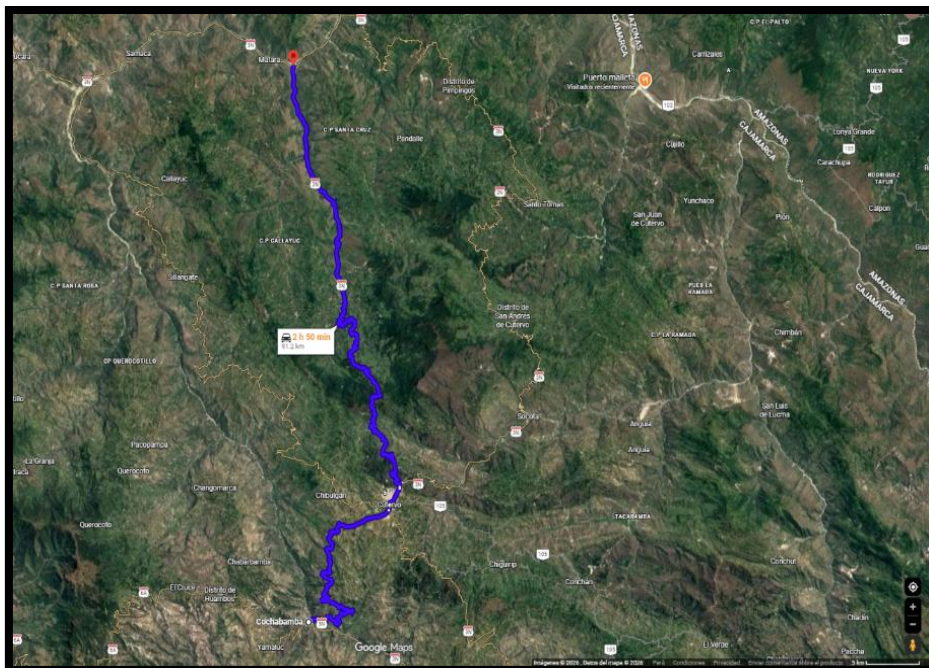
como Cajamarca han sido priorizadas dentro del gasto sectorial por sus altos índices de pobreza y baja competitividad, pero persiste la brecha en infraestructuras clave para la integración territorial y la reducción de la desigualdad socioeconómica.

Por ello el proyecto de ley que presentamos tiene como finalidad declarar de interés nacional y necesidad pública el mejoramiento y construcción de las siguientes vías estratégicas de integración territorial en la región Cajamarca:

**A) TRAMO: 6A, 3N -CHONGOYAPE-CHOTA-HUALGAYOC-CAJAMARCA. Distancia 299 km.**

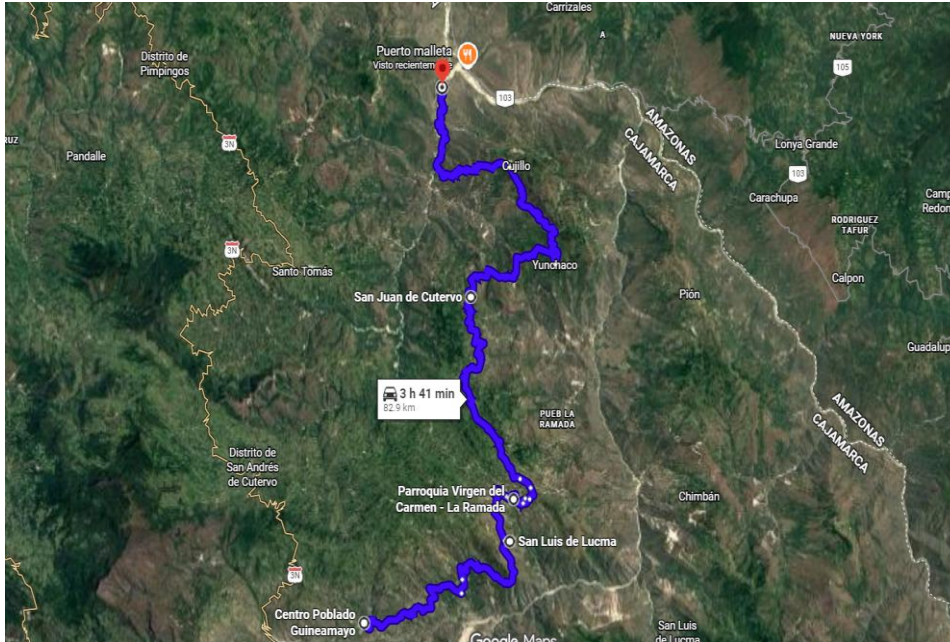


**B) TRAMO: 3N COCHABAMABA - CUTERVO PUERTO CHIPLE. Distancia 91.2 km**

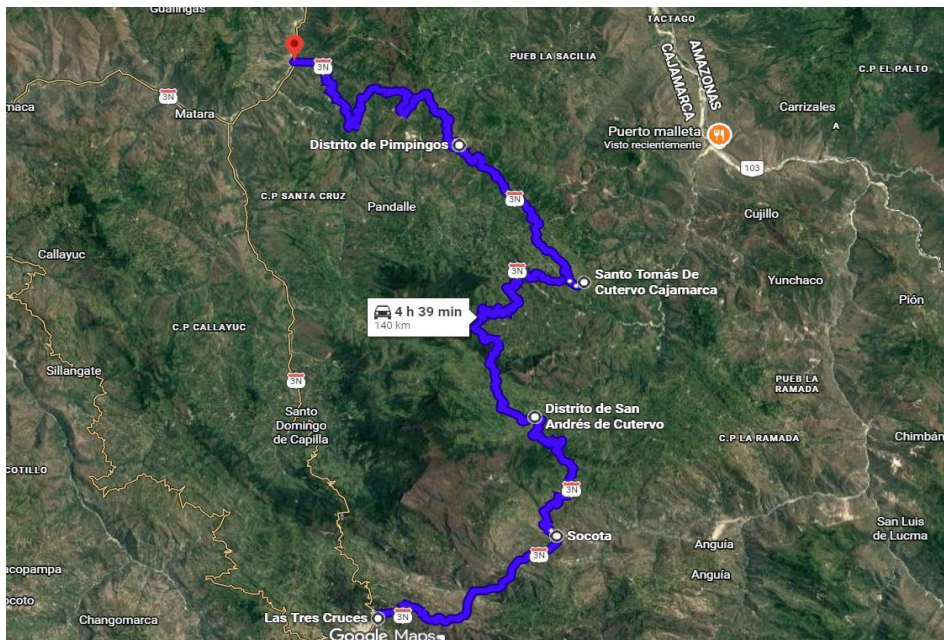




- C) TRAMO:** EMP. PE - 3ND SÓCOTA DESVIO CACHINCHE - GUINEAMAYO - HIDROELECTRICA EMPALME CA-805 - SAN LUIS DE LUCMA - LA RAMADA - LA SUCCHA SAN JUAN DE CUTERVO - PTE. AGUA TURBIA - CUJILLO - PUERTO MALLETA - RÍO MARAÑÓN. Distancia 91,91km.



- D) TRAMO:** CUTERVO – SOCOTA – SAN ANDRÉS – SANTO TOMÁS – PIMPINGOS - CUYCA.” RUTA PE-3ND. Distancias 137.793 km.





El mejoramiento y construcción de las cuatro carreteras que es materia de este proyecto para la región Cajamarca constituyen una intervención de carácter estratégico e integrador, con impactos sociales, económicos y territoriales directos y sostenibles en la región Cajamarca, especialmente en las zonas rurales y de alta pobreza. Responde de manera directa a esta problemática estructural, ya que busca eliminar barreras físicas, reducir los costos de transporte, mejorar la competitividad local y promover el acceso oportuno a servicios esenciales, con beneficios concretos para:

1. Familias rurales y urbanas de Cajamarca, al facilitar el acceso a servicios de salud, educación y mercados.
2. Productores agrícolas y ganaderos, al disminuir los costos logísticos y abrir nuevas oportunidades comerciales.
3. Usuarios del transporte y trabajadores, al reducir tiempos de viaje y mejorar la seguridad vial.
4. Actores económicos locales, al potenciar la inversión pública y privada mediante una conectividad eficiente.

Por tanto, el problema identificado y la combinación de altas tasas de pobreza, insuficiente infraestructura vial y brechas territoriales en conectividad, vincula directamente los objetivos del proyecto de ley con la necesidad de una intervención estatal prioritaria y estratégica que impulse el desarrollo social y económico de Cajamarca, mediante la construcción de las cuatro vías de integración que es materia de este proyecto.

### **III. ANÁLISIS DE LA NECESIDAD, VIABILIDAD Y OPORTUNIDAD**

#### **3.1. Análisis de la necesidad**

La construcción y mejoramiento de las cuatro vías en Cajamarca materia de este proyecto: A) TRAMO: 6A, 3N -CHONGOYAPE-CHOTA-HUALGAYOC-CAJAMARCA. Distancia 299 km; B) TRAMO: 3N COCHABAMABA – CUTERVO - PUERTO CHIPLE. Distancia 91.2 km; C) TRAMO: EMP. PE - 3ND SÓCOTA DESVIO CACHINCHE - GUINEAMAYO-HIDROELECTRICA EMPALME CA-805 - SAN LUIS DE LUCMA - LA RAMADA - LA SUCCHA SAN JUAN DE CUTERVO - PTE. AGUA TURBIA - CUJILLO - PUERTO MALLETA - RÍO MARAÑON. Distancia 91,91km, y D) TRAMO: CUTERVO – SOCOTA – SAN ANDRÉS – SANTO TOMÁS – PIMPINGOS - CUYCA.” RUTA PE-3ND. Distancias 137.793 km, constituye una intervención de carácter estratégico e integrador, con impactos sociales, económicos y territoriales directos y sostenibles en la región Cajamarca, especialmente en las zonas rurales y de alta pobreza.

La implementación de esta ley responde a una necesidad pública objetiva y verificable, derivada de las brechas estructurales de infraestructura vial que afectan a la región Cajamarca. De acuerdo con el INEI, Cajamarca presenta de manera sostenida altos niveles de pobreza monetaria, con una fuerte concentración en el ámbito rural, donde la principal actividad económica es la agricultura familiar y la ganadería de pequeña escala. Estas actividades dependen directamente de la conectividad vial para el acceso

a mercados, servicios e insumos.

Asimismo, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha identificado que las regiones con mayor dispersión poblacional y pobreza requieren corredores viales estratégicos que permitan la integración territorial y la reducción de costos logísticos.

En ese sentido, la declaratoria de interés nacional de las referidas carreteras son de suma importancia para cerrar brechas de infraestructura, garantizar el derecho a la movilidad, mejorar las condiciones de vida de la población y contribuir a la reducción de la pobreza y mejorar la conectividad territorial.

### **3.2. Análisis de la viabilidad**

La propuesta es técnica, legal y presupuestalmente viable por las siguientes razones:

**Viabilidad técnica:** El proyecto se enmarca dentro de las competencias del MTC, el Gobierno Regional de Cajamarca y las municipalidades involucradas, conforme al Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (Invierte.pe). La declaratoria de interés nacional no implica ejecución inmediata, sino que facilita la priorización, formulación y evaluación técnica del proyecto.

**Viabilidad legal:** La iniciativa legislativa se ajusta a lo dispuesto en la Constitución Política del Perú, que reconoce el rol del Estado en la promoción del desarrollo integral y la reducción de desigualdades regionales. Asimismo, es concordante con la legislación vigente en materia de infraestructura, descentralización y transporte.

**Viabilidad presupuestal:** El proyecto de ley no crea gasto directo ni inmediato, sino que dispone que la ejecución se realice con cargo a los presupuestos institucionales existentes y a los mecanismos de inversión pública vigentes, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público. Ello es consistente con la práctica legislativa de las leyes declarativas de interés nacional.

Por tanto, la propuesta es viable dentro del marco normativo, institucional y presupuestal del Estado.

### **3.3. Análisis de la oportunidad**

La iniciativa resulta oportuna en el contexto actual por las siguientes consideraciones: El MTC ha priorizado la reducción de brechas de conectividad vial, especialmente en regiones con alta pobreza y dispersión rural, como Cajamarca, lo que crea un marco sectorial favorable para la intervención.

Los indicadores del INEI evidencian que Cajamarca continúa rezagada en términos de desarrollo social, por lo que postergar inversiones en infraestructura vial profundiza las desigualdades existentes. La mejora de la conectividad vial es un factor clave para dinamizar economías locales, fortalecer la seguridad alimentaria, facilitar la provisión de servicios públicos y promover la descentralización efectiva.

La declaratoria de interés nacional permite anticipar y ordenar la intervención del Estado, alineando la planificación territorial con los objetivos de desarrollo regional y

nacional.

#### **IV. ANALISIS DEL MARCO NORMATIVO**

El proyecto de ley que declara de interés nacional la construcción y mejoramiento de cuatro carreteras estratégicas:

- a) TRAMO: 6A, 3N -CHONGOYAPE-CHOTA-HUALGAYOC-CAJAMARCA. Distancia 299 km.
- b) TRAMO: 3N COCHABAMABA – CUTERVO - PUERTO CHIPLÉ. Distancia 91.2 km
- c) TRAMO: EMP. PE - 3ND SÓCOTA DESVIO CACHINCHE - GUINEAMAYO-HIDROELECTRICA EMPALME CA-805 - SAN LUIS DE LUCMA - LA RAMADA - LA SUCCHA SAN JUAN DE CUTERVO - PTE. AGUA TURBIA - CUJILLO - PUERTO MALLETA - RÍO MARAÑÓN. Distancia 91,91km.
- d) TRAMO: CUTERVO – SOCOTA – SAN ANDRÉS – SANTO TOMÁS – PIMPINGOS - CUYCA." RUTA PE-3ND. Distancias 137.793 km.

Constituye una intervención de carácter estratégico e integrador, con impactos sociales, económicos y territoriales directos y sostenibles en la región Cajamarca y se sustenta en el marco constitucional, legal y sectorial vigente, el cual faculta al Estado a intervenir para promover el desarrollo integral, reducir desigualdades territoriales y garantizar el acceso a infraestructura básica, como la red vial.

##### **4.1. Marco Constitucional**

La Constitución Política del Perú establece principios y mandatos que respaldan la iniciativa legislativa:

- Artículo 44: Señala como deber primordial del Estado promover el bienestar general y establecer justicia social, así como garantizar el desarrollo integral del país. La infraestructura vial constituye un instrumento esencial para cumplir dichos fines.
- Artículo 58: Reconoce el rol del Estado en orientar el desarrollo del país, actuando principalmente en áreas de interés social, como la infraestructura pública.
- Artículo 188: Dispone que el proceso de descentralización tiene como objetivo el desarrollo integral del país, lo cual implica la reducción de brechas territoriales mediante inversión en infraestructura.
- Artículo 192: Establece las competencias de los gobiernos regionales para promover el desarrollo económico y social regional, en coordinación con el Gobierno Nacional.

La construcción de la carretera Cajamarca – Chiple se enmarca, por tanto, en el deber constitucional del Estado de garantizar condiciones mínimas de integración territorial y desarrollo equilibrado.

##### **4.2. Marco legal general**

- Ley N° 27783 – Ley de Bases de la Descentralización Establece que el Estado debe promover el desarrollo equilibrado y armónico del territorio nacional, priorizando la provisión de infraestructura básica en las

regiones con mayores brechas sociales y económicas.

- **Ley N° 27867 – Ley Orgánica de Gobiernos Regionales**
- Reconoce como competencia de los gobiernos regionales el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial regional, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, lo que refuerza la viabilidad institucional del proyecto.
- **Ley N° 27972 – Ley Orgánica de Municipalidades**  
Otorga a los gobiernos locales competencias en materia de infraestructura vial local, permitiendo la articulación intergubernamental necesaria para la ejecución del proyecto.

#### **4.3. Marco normativo sectorial (transporte y vialidad)**

- Ley N° 27181 – Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre  
Establece que el Estado es responsable de planificar, regular y desarrollar el sistema nacional de transporte, garantizando su accesibilidad, seguridad y sostenibilidad.
- Política Nacional de Transporte Urbano y Lineamientos del Sistema Nacional de Transporte  
Definen como objetivo prioritario la mejora de la conectividad y la reducción de brechas de acceso al transporte, especialmente en zonas rurales y de alta pobreza.
- Planes y estrategias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)  
El MTC prioriza la reducción de brechas de infraestructura vial como condición para la competitividad, la inclusión social y la integración territorial, lo cual respalda la declaratoria de interés nacional de corredores viales estratégicos como el eje Cajamarca – Chiple.

#### **4.4. Marco del sistema nacional de inversión pública**

- Decreto Legislativo N° 1252 – Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones

Establece que las inversiones públicas deben orientarse al cierre de brechas de infraestructura y acceso a servicios públicos. La declaratoria de interés nacional constituye un instrumento de priorización política, sin sustituir la evaluación técnica exigida por el sistema.

El proyecto de ley es compatible con Invierte.pe, ya que no ordena ejecución inmediata ni asignación directa de recursos, sino que promueve la formulación y priorización del proyecto dentro del marco técnico vigente.

#### **4.5. Compatibilidad con la técnica legislativa**

El proyecto de ley:

- No crea gasto público inmediato.
- No invade competencias del Poder Ejecutivo.

- Se limita a declarar interés nacional y necesidad pública, conforme a precedentes legislativos.
- Respeto el principio de separación de poderes y la autonomía de los gobiernos subnacionales.

En ese sentido, cumple con los criterios de constitucionalidad, legalidad y razonabilidad exigidos para iniciativas legislativas de carácter declarativo.

## **V. EFECTOS EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL**

El proyecto de ley que declara de interés nacional y necesidad pública la construcción y mejoramiento las cuatro vías estratégicas en la región Cajamarca: A) TRAMO: 6A, 3N - CHONGOYAPE-CHOTA-HUALGAYOC-CAJAMARCA. Distancia 299 km; B) TRAMO: 3N COCHABAMABA – CUTERVO - PUERTO CHIPLE. Distancia 91.2 km; C) TRAMO: EMP. PE - 3ND SÓCOTA DESVIO CACHINCHÉ - GUINEAMAYO-HIDROELECTRICA EMPALME CA-805 - SAN LUIS DE LUCMA - LA RAMADA - LA SUCCHA SAN JUAN DE CUTERVO - PTE. AGUA TURBIA - CUJILLO - PUERTO MALLETA - RÍO MARAÑÓN. Distancia 91,91km; D) TRAMO: CUTERVO – SOCOTA – SAN ANDRÉS – SANTO TOMÁS – PIMPINGOS - CUYCA." RUTA PE-3ND. Distancias 137.793 km, no modifica, deroga ni sustituye normas vigentes, sino que se integra de manera armónica al ordenamiento jurídico nacional, generando efectos de carácter orientador, complementario y prioritario dentro del marco de la política pública de infraestructura vial.

### **5.1. Efectos sobre el ordenamiento jurídico vigente**

La iniciativa legislativa tiene un efecto declarativo y no innovativo, en tanto:

No crea derechos u obligaciones nuevas para los administrados.

No altera competencias asignadas a los distintos niveles de gobierno.

No establece procedimientos administrativos adicionales ni excepcionales.

En consecuencia, la ley no genera conflictos normativos ni duplicidad de funciones, manteniendo la coherencia del sistema jurídico nacional.

### **5.2. Efectos sobre la política pública de infraestructura vial**

La declaratoria de interés nacional y necesidad pública produce un efecto de priorización política que fortalece la aplicación de las normas vigentes en materia de transporte e infraestructura, en particular:

- Refuerza los objetivos de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (Ley N.º 27181).
- Complementa las políticas sectoriales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) orientadas al cierre de brechas de conectividad vial.
- Orienta la programación multianual de inversiones conforme al Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones.
- Este efecto contribuye a que las entidades competentes incorporen el proyecto dentro de sus instrumentos de planificación y priorización, sin sustituir la evaluación técnica obligatoria.

### **5.3. Efectos sobre la legislación de descentralización**

El proyecto de ley fortalece la aplicación de la Ley de Bases de la Descentralización, la Ley Orgánica de Gobiernos Regionales y la Ley Orgánica de Municipalidades, al:  
Promover la coordinación intergubernamental entre el Gobierno Nacional, el Gobierno

Regional de Cajamarca y los gobiernos locales involucrados.

Incentivar la alineación de planes regionales y locales de desarrollo con la política nacional de infraestructura.

No se afecta la autonomía regional ni municipal, sino que se refuerza su rol dentro de un marco de cooperación y concurrencia de competencias.

#### **5.4. Efectos sobre la legislación presupuestal**

La iniciativa no genera impacto negativo sobre la legislación presupuestal, dado que:

- No dispone asignación directa de recursos.
- No crea gasto público adicional.
- Se ejecuta con cargo a los presupuestos institucionales existentes y conforme a la disponibilidad financiera.

Este enfoque es consistente con la legislación presupuestal vigente y con los principios de equilibrio y responsabilidad fiscal.

#### **5.5. Efectos sobre futuras normas y decisiones administrativas**

La ley tiene un efecto orientador para la futura actuación normativa y administrativa, en tanto:

- Sirve como referencia para la formulación de proyectos de inversión, estudios de preinversión y priorización sectorial.
- Sustenta decisiones administrativas del MTC y del Gobierno Regional de Cajamarca en materia de planificación vial.
- Contribuye a la coherencia de futuras iniciativas legislativas relacionadas con infraestructura y desarrollo territorial.

### **VI. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO**

La presente iniciativa legislativa de interés nacional y necesidad pública la construcción y mejoramiento de las siguientes carreteras de integración territorial, en la región Cajamarca: TRAMO: 6A, 3N -CHONGOYAPE-CHOTA-HUALGAYOC-CAJAMARCA. Distancia 299 km.; TRAMO: 3N COCHABAMABA – CUTERVO - PUERTO CHIPLE. Distancia 91.2 km.; TRAMO: EMP. PE - 3ND SÓCOTA DESVIO CACHINCHE - GUINEAMAYO-HIDROELECTRICA EMPALME CA-805 - SAN LUIS DE LUCMA - LA RAMADA - LA SUCCHA SAN JUAN DE CUTERVO - PTE. AGUA TURBIA - CUJILLO - PUERTO MALLETA - RÍO MARAÑÓN. Distancia 91,91km.; TRAMO: CUTERVO – SOCOTA – SAN ANDRÉS – SANTO TOMÁS – PIMPINGOS - CUYCA.” RUTA PE-3ND.

Que, al ser una ruta de alta transitividad para el desarrollo integral de la población y actividades económicas que se desarrollan como consecuencia del mejoramiento de las carreteras, ello trae un beneficio positivo para los miles de pobladores y familias propiciando mejores condiciones de vida y para los demás servicios que brinda el estado.

### **VII. RELACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL**

El proyecto de ley que declara de interés nacional y necesidad pública la construcción y mejoramiento de las vías estratégicas de integración en Cajamarca: A) TRAMO: 6A, 3N -CHONGOYAPE-CHOTA-HUALGAYOC-CAJAMARCA. Distancia 299 km; B)

TRAMO: 3N COCHABAMABA – CUTERVO - PUERTO CHIPLA. Distancia 91.2 km; C) TRAMO: EMP. PE - 3ND SÓCOTA DESVIO CACHINCHE - GUINEAMAYO-HIDROELECTRICA EMPALME CA-805 - SAN LUIS DE LUCMA - LA RAMADA - LA SUCCHA SAN JUAN DE CUTERVO - PTE. AGUA TURBIA - CUJILLO - PUERTO MALLETA - RÍO MARAÑÓN. Distancia 91,91km; D) TRAMO: CUTERVO – SOCOTA – SAN ANDRÉS – SANTO TOMÁS – PIMPINGOS - CUYCA.” RUTA PE-3ND. Distancias 137.793 km, guarda plena coherencia y concordancia con los objetivos, políticas de Estado y lineamientos estratégicos establecidos en el Acuerdo Nacional, el cual constituye un marco de consenso para el desarrollo democrático, descentralizado y sostenible del país, entre ellas:

#### **Política de Estado N° 5: Gobierno en función de objetivos con planeamiento estratégico**

La iniciativa se alinea con la Política de Estado N° 5, que promueve la acción del Estado basada en objetivos estratégicos y planificación de largo plazo. La declaratoria de interés nacional de la carretera Cajamarca – Chiple contribuye a orientar la programación multianual de inversiones en infraestructura vial, permitiendo una intervención coherente, planificada y articulada entre los distintos niveles de gobierno.

#### **Política de Estado N° 10: Reducción de la pobreza**

La construcción de infraestructura vial es un instrumento clave para la reducción de la pobreza, especialmente en regiones con alta incidencia de pobreza monetaria como Cajamarca. El proyecto de ley contribuye directamente a esta política al facilitar el acceso a mercados, servicios básicos, empleo y oportunidades productivas, especialmente para la población rural, favoreciendo la inclusión social y la mejora de los ingresos familiares.

#### **Política de Estado N.º 11: Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación**

La limitada conectividad vial genera desigualdades territoriales que afectan principalmente a poblaciones rurales y dispersas. La carretera Cajamarca – Chiple contribuye a reducir estas brechas al mejorar la movilidad y el acceso equitativo a servicios de salud, educación y justicia, fortaleciendo la igualdad de oportunidades y la cohesión social.

#### **Política de Estado N.º 18: Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica**

La mejora de la infraestructura de transporte es fundamental para incrementar la competitividad regional. La carretera Cajamarca – Chiple fortalece la articulación de los centros de producción con los mercados regionales y nacionales, reduce los costos logísticos y promueve la formalización de actividades económicas, en concordancia con esta política de Estado.

#### **Política de Estado N° 21: Desarrollo de infraestructura y vivienda**

La iniciativa se vincula directamente con la Política de Estado N° 21, que establece la necesidad de ampliar y modernizar la infraestructura económica y social del país, priorizando zonas con mayores brechas. La declaratoria de interés nacional de la carretera Cajamarca – Chiple constituye una acción concreta orientada al cierre de

brechas de infraestructura vial en la región Cajamarca.

## **VIII. RELACION CON LA AGENDA LEGISLATIVA**

Con la Agenda Legislativa se vincula en lo siguiente:

**OBJETIVO: Fortalecimiento de la Democracia y del Estado de Derecho**

**POLÍTICA 5:** Gobierno en función de objetivos con planeamiento estratégico, prospectiva nacional y procedimientos transparentes

**TEMA 15:** Planeamiento estratégico

**OBJETIVO: Desarrollo con equidad y justicia social**

**POLÍTICA 10:** Reducción de la pobreza

**TEMA 30:** Lucha contra la pobreza

**OBJETIVO: Desarrollo con equidad y justicia social**

**POLÍTICA 11:** Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación

**TEMA 31:** Acciones del Estado contra la discriminación y la inequidad social

**OBJETIVO: Promover la competitividad del país**

**POLÍTICA 18:** Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica

**TEMA 72:** Medidas para promover la productividad, competitividad y el desarrollo económico

**OBJETIVO: Promover la competitividad del país**

**POLÍTICA 21:** Desarrollo en infraestructura y vivienda

**TEMA 87:** Fomento de la inversión en infraestructura