



LUIS ÁNGEL ARAGÓN CARREÑO
Congresista de la República

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"



PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA EJECUCION DEL PROYECTO MEJORAMIENTO DE LA TRANSITABILIDAD VEHICULAR DE LA CARRETERA VECINAL CU 1596 EN EL TRAMO: EMP. 126 - AUSANTA - HDA CHUÑA - PONGOÑA - COTAÑA - TUNGASUCA; EN LOS DISTRITOS DE LIVITACA, YANAoca Y TUPAC AMARU DE LAS PROVINCIAS DE CHUMBIVILCAS Y CANAS DEL DEPARTAMENTO DE CUSCO.

Los Congresistas de la Republica integrantes del **Grupo Parlamentario de ACCIÓN POPULAR** que suscriben; a iniciativa del señor Congresista **LUIS ANGEL ARAGÓN CARREÑO**, ejercen su derecho de iniciativa legislativa conferido en los artículos 102° inciso 1) y 107° de la Constitución Política del Perú; y conforme a los artículos 2° y del 76° numeral 2 del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente:

PROYECTO DE LEY

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la siguiente Ley:

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA EJECUCION DEL PROYECTO MEJORAMIENTO DE LA TRANSITABILIDAD VEHICULAR DE LA CARRETERA VECINAL CU 1596 EN EL TRAMO: EMP. 126 - AUSANTA - HDA CHUÑA - PONGOÑA - COTAÑA - TUNGASUCA; EN LOS DISTRITOS DE LIVITACA, YANAoca Y TUPAC AMARU DE LAS PROVINCIAS DE CHUMBIVILCAS Y CANAS DEL DEPARTAMENTO DE CUSCO

Artículo 1. Declaratoria de necesidad pública e interés nacional

Declárese de necesidad pública e interés nacional la ejecución del proyecto "Mejoramiento de la Transitabilidad Vehicular de la Carretera Vecinal CU 1596 en el Tramo: Emp. 126 - Ausanta - Hda Chuña - Pongoña - Cotaña - Tungasuca; en los distritos de Livitaca, Yanaoca y Tupac Amaru de las provincias de Chumbivilcas y Canas del Departamento de Cusco".

Artículo 2. Acciones para la ejecución del proyecto.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con sus competencias y atribuciones en coordinación con las autoridades regionales, provinciales y distritales priorizan la ejecución del proyecto referido en el artículo anterior.



Firmado digitalmente por:
PAREDES FONSECA Karol
Ivett FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento



Firmado digitalmente por:
ARAGON CARREÑO Luis Angel
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento



Firmado digitalmente por:
ESPINOZA VARGAS Jhaec
Darwin FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de
conformidad



Firmado digitalmente por:
MORI CELIS Juan Carlos
FAU 20181749128 soft
Motivo: Doy Vº Bº
Fecha: 15/07/2022 14:20:00-0500



Firmado digitalmente por:
VERGARA MENDOZA Evis
Heman FAU 20181749128 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 15/07/2022 14:54:26-0500



Firmado digitalmente por:
VERGARA MENDOZA Evis
Heman FAU 20181749128 soft
Motivo: Doy Vº Bº
Fecha: 15/07/2022 14:54:38-05



Firmado digitalmente por:
PORTERO LOPEZ Hilda
Marleny FAU 20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 15/07/2022 16:30:54-0500



Firmado digitalmente por:
SOTO PALACIOS Wilson FAU
20181749128 soft
Motivo: Doy Vº Bº
Fecha: 15/07/2022 15:55:02-05



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **21** de **julio** del **2022**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 2639-2021-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:
1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.

HUGO ROVIRA ZAGAL
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. ANÁLISIS CONSTITUCIONAL Y LEGAL

La presente iniciativa legislativa tiene por objeto tiene por objeto declarar de necesidad pública e interés nacional la ejecución del proyecto “Mejoramiento de la Transitabilidad Vehicular de la Carretera Vecinal CU 1596 en el Tramo: Emp. 126 - Ausanta - Hda Chuña - Pongoña - Cotaña - Tungasuca; en los distritos de Livitaca, Yanaoca y Tupac Amaru de las provincias de Chumbivilcas y Canas del Departamento de Cusco”.

De acuerdo con lo señalado en el artículo 79° de la Constitución Política del Perú, en concordancia con lo establecido en el artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República, las iniciativas legislativas no pueden contener propuesta de creación ni aumento del gasto público, por lo que la propuesta legislativa cumple con lo señalado en las normas legales antes citadas y no contraviene la Constitución Política del Perú ni ninguna norma legal peruana, dado que la misma propone la declaración de necesidad pública e interés nacional un proyecto de inversión de importancia para el departamento del Cusco.

Al respecto, la noción interés público “(...) debe ser concedida como aquella que resulte congruente y compatible con una situación que deviene en beneficiosa para todos, entendiéndola como una norma ética suprema, cuyo empleo siempre aludirá a las metas morales fundamentales de la sociedad (...).

Para García de Enterría¹ señala que: las categorías de necesidad pública, utilidad pública, interés público, interés nacional, son denominadas “conceptos jurídicos indeterminados” y, en consecuencia, no existe motivo para adoptar una definición restrictiva cuando estamos ante un concepto de esa naturaleza.

Al respecto, un sector de la doctrina sostiene que la noción interés público resulta equivalente a las categorías necesidad pública e interés nacional, entendiéndolas como normas éticas supremas, cuya invocación siempre aludirá a las metas morales fundamentales de la sociedad. A razón de ello, entre las referidas nociones y el objetivo que se pretende alcanzar debe existir congruencias y compatibilidad, a efectos que sea beneficiosa para toda la sociedad. Adicionalmente a lo señalado, una posición contraria sostiene que a tales categorías se les atribuye la denominación de conceptos jurídicos indeterminados por cuanto no existe una definición restringida.

Así, se puede considerar y extender las características de la noción interés público, señaladas por un sector de la doctrina, a las categorías de necesidad pública e interés

¹ GARCIA DE ENTERRIA, Eduardo Democracia Ley e inmunidades del poder. Lima Palestra 2004, pág. 43.

nacional, toda vez que los citados conceptos giran sobre los mismos presupuestos, conforme se ha señalado anteriormente. Bajo tal orden de ideas, la inclusión de las categorías materia de estudio en un dispositivo normativo debería atender a los siguientes parámetros:

- Que su contenido esté vinculado al bien común
- Que se contribuya a la realización de la dignidad humana.
- Que se fortalezcan los principios democráticos y la convivencia pluralista.
- Que permita evaluar otros dispositivos normativos que contengan derechos y deberes constitucionales, así como legales.
- Que integre un proceso de toma de decisión y sea materializado por los entes competentes del Estado.

En este sentido, la inclusión de las categorías necesidad pública, interés nacional, interés público, utilidad pública y bien común en determinados dispositivos normativos siempre deben tener como objetivo el bienestar de la sociedad y reconducir a la satisfacción de los derechos fundamentales², lo cual tendrá como fin último la protección de la dignidad de la persona humana.

Así, las categorías jurídicas necesidad pública e interés nacional atienden a temas vinculados al sector salud, medioambiente, servicios públicos de naturaleza económica, tales como energía, agua, telecomunicaciones, transporte e infraestructura, pero también materias que exceden los parámetros delimitados por la doctrina y la jurisprudencia.

En el presente caso, la iniciativa legislativa es de tipo declarativo y se encuentra vinculada al sector transportes, como es la ejecución del proyecto "Mejoramiento de la Transitabilidad Vehicular de la Carretera Vecinal CU 1596 en el Tramo: Emp. 126 - Ausanta - Hda Chuña - Pongoña - Cotaña - Tungasuca; en los distritos de Livitaca, Yanaoca y Tupac Amaru de las provincias de Chumbivilcas y Canas del Departamento de Cusco".

Es preciso resaltar que, la presente iniciativa legislativa nace del pedido del Alcalde de la Municipalidad Distrital de Livitaca, a través de Oficio N° 497-2022-A-MDL-CH de fecha 11 de julio de 2022.

² Sobre el particular, el Tribunal Constitucional en la sentencia recaída en el Expediente N° 009645-2002-AA/TC (fundamento jurídico 3) señala lo siguiente: "(...) los derechos fundamentales que la Constitución ha reconocido no sólo son derechos subjetivos, sino también constituyen el orden material de valores en los cuales se sustenta todo el ordenamiento constitucional (STC 0976-2001-AA/TC) Esta última dimensión objetiva de los derechos fundamentales se traduce, por un lado, en exigir que las leyes y sus actos de aplicación se realicen conforme a los derechos fundamentales (efecto de irradiación de los derechos en todos los sectores del ordenamiento jurídico) y, de otro, en imponer, sobre todos los organismos públicos, un "deber especial de protección" de dichos derechos (...)".

1.1. DE LA NECESIDAD DE PROYECTOS EN MATERIA DE TRANSPORTES

A continuación, citaremos el análisis realizado por Comex Perú a través del artículo Infraestructura Vial: Gobiernos Subnacionales Estancados³

"La provisión de carreteras, puentes y caminos favorece la integración de los mercados, disminuye los costos de transporte y reduce los tiempos de desplazamiento que, a su vez, dinamizan el comercio en la zona de influencia; las vías terrestres facilitan el acceso a los demás bienes y servicios públicos, como la educación y la salud, muchos de los cuales son limitados para gran parte de la población rural. Así, es incuestionable la importancia de la infraestructura como pilar de la competitividad y determinante para el desarrollo económico de un país.

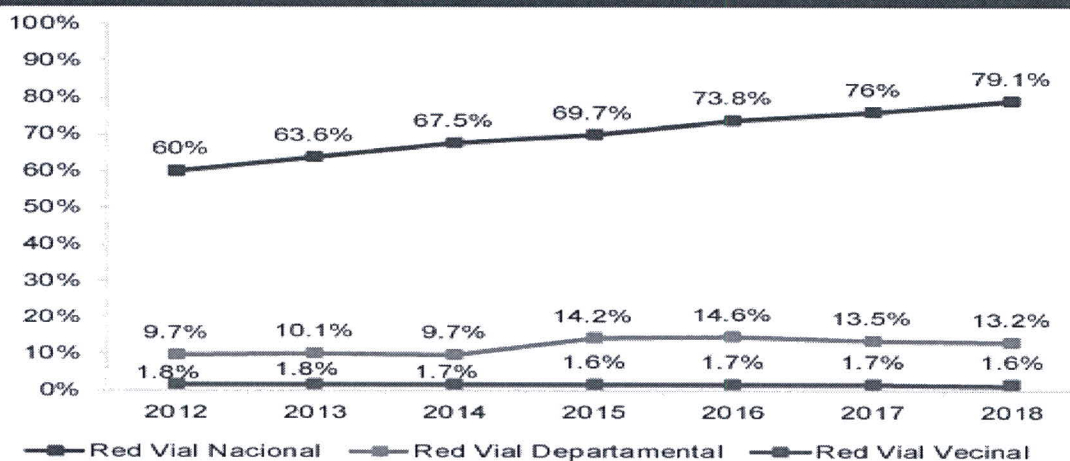
De acuerdo con el Reporte de Competitividad Global 2019 del Foro Económico Mundial, el Perú ocupó el puesto 88 de las 141 economías evaluadas en el pilar Infraestructura. Además, en el subpilar Infraestructura de transporte, nos ubicamos en el puesto 97 gracias a las mejoras en los indicadores de eficiencia en servicios portuarios (92) y conectividad de envíos (39). No obstante, nuestra posición en los indicadores de conectividad de vías (102) y calidad de infraestructura en carreteras (110) reflejan la alarmante situación del país en términos de infraestructura vial

En nuestro país, el sistema vial está estructurado en tres niveles: la Red Vial Nacional (27,109 km), competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC); la Red Vial Departamental (27,505 km), responsabilidad de los Gobiernos regionales, y la Red Vial Vecinal (113,857 km), competencia de los Gobiernos municipales. En cuanto a la primera, los avances en calidad de carreteras pavimentadas han sido notorios. Según cifras del MTC, el porcentaje de red vial nacional pavimentada pasó del 59.9% en 2012 al 79.1% en 2018. Sin embargo, la tendencia no es la misma en cuanto a la red departamental que, con un total de 3,623 km, alcanzó un 13.2% de vías pavimentadas en 2018.

Los departamentos que lideran este último indicador son Áncash (39.6%), Arequipa (32.8%), Lambayeque (31.2%), Loreto (30.3%) y Piura (28.4%). Por otro lado, los departamentos que registraron menores porcentajes fueron Ucayali (0.4%), Madre de Dios (0.7%), Apurímac (0.7%), Huancavelica (1.1%) y Huánuco (2.2%). Estos resultados no son muy alentadores si se considera la importancia de la conectividad vial departamental para la integración de los mercados, más aún para las zonas con difícil acceso geográfico.

³ <https://www.comexperu.org.pe/articulo/infraestructura-vial-gobiernos-subnacionales-estancados>

Carreteras pavimentadas según redes viales (%)



Fuente: MTC. Elaboración: ComexPerú.

Así al analizar la ejecución de la inversión pública en materia de infraestructura en 2019, según cifras del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), el Gobierno nacional gastó el 94.5% de su presupuesto institucional modificado (PIM) en vías nacionales, mientras que los Gobiernos regionales solo alcanzaron el 48.1% en vías departamentales, ¡ni siquiera superaron la mitad del monto destinado! Los departamentos con mayor porcentaje de ejecución fueron Ucayali (100%), Lambayeque (99.6%), San Martín (93.8%) y Apurímac (91.7%); mientras que Piura (1.3%), Madre de Dios (3.6%), La Libertad (7.4%) y Amazonas (7.7%) presentaron las menores cifras. Cabe mencionar que Piura, con un total de S/ 288 millones, fue el departamento al que se destinó mayor presupuesto.

Ahora bien, un factor importante al hablar de la inversión en estructuras viales es su adecuado funcionamiento y conservación. En 2019, la ejecución del gasto en mantenimiento de vías nacionales ascendió a S/ 1,987 millones, lo que representó el 95.7% del presupuesto destinado y un 26.9% más respecto del año anterior. En cuanto a vías departamentales, el gasto a nivel regional fue de S/ 138 millones, un 72.4% del PIM y un 44.3% menos que en 2018. Estas cifras evidencian descuido en términos de mantenimiento de la infraestructura vial departamental por parte de los Gobiernos subnacionales, en tanto es tarea de estos, más allá del factor político que subyace a la construcción de redes de transporte, garantizar la eficiencia e integridad del gasto.

En el presente caso nos encontramos frente a un proyecto de mejoramiento de una carretera que une diversos distritos de las provincias de Chumbivilcas y Canas en el departamento del Cusco.

1.2. FUNDAMENTOS PARA LA DECLARATORIA DE INTERES DE LA EJECUCION DEL PROYECTO.

A continuación, transcribiremos datos que contienen el estudio de pre inversión a nivel de ficha técnica estándar del proyecto⁴.

El proyecto de inversión, materia de la presente iniciativa, se encuentra a nivel de perfil, se denomina "Mejoramiento de la Transitabilidad Vehicular de la Carretera Vecinal CU 1596 en el Tramo: Emp. 126 - Ausanta - Hda Chuña - Pongoña - Cotaña - Tungasuca; en los distritos de Livitaca, Yanaoca y Tupac Amaru de las provincias de Chumbivilcas y Canas del Departamento de Cusco".

De acuerdo a los compromisos Tinkuy asumidos la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones y las autoridades de las municipalidades provinciales de Canas y Chumbivilcas, iniciaron los estudios de preinversión de la Carretera CU-1596, que unirán a los distritos de Livitaca, Yanaoca, Túpac Amaru y Pampamarca, de las provincias de Chumbivilcas y Canas.

Ubicación Geográfica

De acuerdo al estudio de pre inversión, la ubicación del proyecto materia de la presente iniciativa, se encuentra detallada en el cuadro que transcribimos a continuación:

CUADRO N°03: UBICACIÓN

Departamento	Provincias	Distritos	Comunidades Campesinas	Ubigeo de los Distritos
Cusco	Chumbivilcas	Livitaca	• Huanaco (Quechabamba) • Auzho (Quecha Auzho, Ausanta, Chusapala, Ilatuyo, Sayangara) • Kayno	080705
Cusco	Canas	Yanaoca Tupac Amaru	• Pongoña • Cotaña • Tungasuca (Quehuar y C.P. Tungasuca)	080501 / 080505

Fuente: Equipo Promotor - 2013

⁴ <https://ofi5.mef.gob.pe/invierte/formato/verProyecto/155724>



LUIS ÁNGEL ARAGÓN CARREÑO
Congresista de la República

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

Unidad Formuladora y Ejecutora

A. Oficina de Programación Multianual de Inversiones

OFICINA DE PROGRAMACION MULTIANUAL DE INVERSIONES (OPMI)	
Entidad	Gobierno Regional Cusco
Órgano Responsable	Subgerencia de Programación Multianual de Inversiones del Gobierno Regional Cusco
Persona Responsable	Econ. Luz Marina Boza Ferrandez

B. Unidad Formuladora del Proyecto de Inversión

UNIDAD FORMULADORA (UF)	
Entidad	Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones Cusco
Órgano Responsable	Unidad Funcional Formuladora de Proyectos de Inversión de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones
Persona Responsable	Econ. René Rivas Vega

C. Unidad Ejecutora de Inversiones (UEI)

UNIDAD EJECUTORA DE INVERSIONES (UEI)	
Entidad	Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones Cusco
Órgano Responsable	Unidad Ejecutora de Inversiones de la Gerencia Regional de Transportes
Persona Responsable	Ing. Elvin Augusto Correa Vizcarra

D. Unidad Ejecutora Presupuestal (UEP)

UNIDAD EJECUTORA PRESUPUESTAL (UEP)	
Entidad	Gobierno Regional Cusco
Órgano Responsable	Región Cusco – Transportes
Persona Responsable	Ing. Elvin Augusto Correa Vizcarra

Diagnóstico

La carretera vecinal CU 1596 a intervenir con el proyecto, inicia en el sector de Quechapampa Emp CU 126 (Comunidad Campesina de Huanaco - distrito de Livitaca), atravesando las Comunidades Campesinas de Aucho, Kayno, Sector de Puente Challa, Pongoña, Ccotaña y Tungasuca, ésta última Comunidad Campesina pertenece al distrito de Túpac Amarú. Dicha vía 58+765 km une de manera estratégica y eficiente las provincias de Chumbivilcas y Canas. El tiempo estimado de viajes del tramo carretero es de 120 minutos.

La vía vecinal CU 1596 en el tramo Quechapampa - Tungasuca no cuenta con las condiciones técnicas y geométricas necesarias para la cantidad de vehículos que transitan diariamente, así mismo no cuenta con suficiente señalización, obras de arte ni sistemas de drenaje adecuados, este último de mucha importancia precisamente en temporadas de lluvia. Representándose un riesgo alto hacia la población directamente afectada y los mismos pasajeros que hacen uso de la vía. Por lo que surge la necesidad imperiosa de intervenir la vía, a través de un mejoramiento, que conste de un mejor ancho de calzada y plataforma, obras de arte, señalización y un mejor diseño sobre todo en curvas cerradas.

Definición Problema Central

El problema central identificado es inadecuadas condiciones de transitabilidad vehicular de la Carretera Vecinal CU-1596 en el tramo EXP Cu - 126 - Ausanta - Hda, Chuña - Pongoña, Cotaña - Tungasuca, en los distritos de Livitaca, Yanaoca y Túpac Amarú. El cual se sustenta en que los pobladores, agricultores, comerciantes y transportistas que viven, producen y comercializan a lo largo de la vía vienen siendo directamente perjudicados por las inadecuadas condiciones geométricas de la vía vienen siendo directamente perjudicados por las inadecuadas condiciones geométricas de la vía, esta situación se agrava en épocas de lluvias por los constantes deslizamientos de taludes y por qué la plataforma se ve severamente afectada con agrietamientos, baches; ya que el sistema de drenaje y obras de arte son limitados e insuficientes, lo que puede ocasionar accidentes, dado que la plataforma se encuentra en un proceso de deterioro progresivo y con la formación de charcos de agua se deteriora la plataforma generándose altos niveles de riesgos; en algunos sectores la crecida de los riachuelos que bajan de la parte alta ocasionando el deterioro de la plataforma por el excesivo caudal de agua y todo esto repercute en la transitabilidad ya que la hace más lenta, peligrosa y costosa, impidiendo a los pobladores que puedan realizar sus actividades comerciales con mayor fluidez.

Las unidades vehiculares que transitan por la carretera son principalmente vehículos de transporte de carga (camiones), buses y camiones rurales. El flujo vehicular es alto para ser una vía vecinal, en vista que muchos transportistas prefieren tomar

esta ruta a las alternas que requieran mayor tiempo de recorrido, mayor nivel de riesgo y menor confort.

De otra parte, una elevada proporción de la población no puede acceder a servicios básicos como la educación y la salud; en la zona el número de instituciones educativas así como los establecimientos de salud, tienden a ser reducidos y se hallan relativamente alejados de sus demanda objetivo, provocando que los alumnos, usuarios y pobladores en general tengan que desplazarse largas horas a pie para llegar a los servicios básicos, siendo necesarios una vía adecuada que pueda permitir el acceso a servicios básicos, que minimice tiempos de viaje y costos de los mismos. El mejoramiento de la vía representa fundamental para el desarrollo de la zona, generando condiciones y grandes oportunidades para la población involucrada.

Población beneficiaria

La evolución de la población en la provincia de Chumbivilcas y Canas ha sido lenta a lo largo de los años mostrando hasta el censo del 2007 un crecimiento positivo que se vio interrumpido en el último censo nacional 2017 que revela un decrecimiento no muy representativo que puede ser causado por diversos factores entre ellos las migraciones. Sus tasas de crecimiento han estado por debajo de las tasas promedio nacional (8.3%) y regional (4.5%).

CUADRO N°23: POBLACIÓN CENSADA Y TASA DE CRECIMIENTO PROMEDIO ANUAL, SEGÚN PROVINCIA, 2007 – 2017

Provincia	2007		2017		Variación intercensal 2007-2017		Tasa de crecimiento promedio anual
	Absoluto	%	Absoluto	%	Absoluto	%	
Total	1 171 403	100,0	1 205 527	100,0	34 124	2,9	0,3
Cusco	367 791	31,4	447 585	37,2	79 797	21,7	2,0
Acomayo	27 357	2,3	22 940	1,9	-4 417	-16,1	-1,7
Ande	54 628	4,7	55 205	4,7	1 378	2,5	0,2
Ceiza	65 407	5,6	63 155	5,2	-2 252	-3,4	-0,3
Canas	38 293	3,3	32 484	2,7	-5 809	-15,2	-1,6
Canchis	95 937	8,3	95 774	7,9	-1 163	-1,2	-0,1
Chumbivilcas	75 585	6,5	66 410	5,5	-9 175	-12,1	-1,3
Espinar	62 698	5,4	57 582	4,8	-5 116	-8,2	-0,8
La Convención	166 833	14,2	147 148	12,2	-19 685	-11,8	-1,2
Peturo	30 839	2,6	25 567	2,1	-5 272	-17,4	-1,9
Pucallambo	45 877	3,9	42 504	3,5	-3 373	-7,4	-0,8
Quispacanchi	62 173	7,0	57 430	7,3	-5 257	-8,4	-0,6
Urubamba	56 685	4,8	60 739	5,0	4 054	7,2	0,7

Fuente: INEI - Censos Nacionales de Población y Vivienda 2007 y 2017.

Las Comunidades Campesinas de Huánuco (Quechapampa), Aucho (Quechua, Aucho, Ausanta, Chusñapata, Illatuyo, Sayangara) Kayno, Pongoña, Ccotaña, Tungasuca (Quehwar); serán beneficiarios directos del proyecto se encuentran ubicados en los

distritos de Livitaca, Yanaoca y Túpac Amarú, dichas comunidades están distribuidos de forma dispersa, quienes tienen como principal actividad económica la ganadería y agricultura por las configuraciones geográficas.

Se resalta el hecho que esta vía propuesta con el presente proyecto articulara a los pobladores de las comunidades a los mercados de la Región. Generando mejores condiciones de bienestar en la población, ya su vez mejores oportunidades de desarrollo económico para las provincias de Chumbivilcas y Canas.

Pertinencia y Prioridad del Proyecto

En los lineamientos de política del Marco Macroeconómico Multianual (MMM) 2019 – 2022, el Perú se ubica en el puesto 86 (promedio OCDE: 30), lo cual es reflejo de una importante brecha de infraestructura que alcanza los US\$ 160 mil millones, según la Asociación Nacional de Fomento (AFIN). Más de la mitad de esta brecha se encuentra en los sectores Transporte y Energía, representan 55.3% del total. Se ha aprobado una inyección de recursos y reorientación de gastos por más de S/. 12 mil millones (1.6% del PBI) para obra pública descentralizada que también sumarán al dinamismo de la inversión pública, relacionada a infraestructura de transporte, saneamiento urbano-rural, colegios y centros de salud, principalmente en Gobiernos Regionales y Locales. Cabe mencionar que la ejecución de estos proyectos, además de dinamizar el empleo y la actividad económica, traerá beneficios sociales en sus zonas de influencia como reducir costos de transporte y logísticos, mejorar la conectividad entre regiones, e incrementar la frontera agrícola.

En los objetivos estratégicos del MTC se establece claramente como prioridades ampliar la capacidad y mejorar las características de la infraestructura de la red vial y garantizar la conservación de la infraestructura de los distintos modos de transportes, con participación del sector privado y la comunidad organizada, propiciando la sostenibilidad de su financiamiento". El referido proyecto se encuentra registrado con el CUI 2545856, del Banco de Proyectos de Invierte.pe., siendo el monto de inversión de S/. 249,750,532.84.

II. EFECTO DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

El presente proyecto de ley al tener naturaleza declarativa no genera impacto en la normativa nacional, sin embargo, si exhorta al Poder Ejecutivo, gobiernos regionales y locales a adoptar las medidas necesarias para la corrección de una situación que vulnera y/o amenaza derechos fundamentales, en el presente caso, el derecho fundamental a contar con vías adecuadas que les permitirá acceder al trabajo, salud, y alimentación, entre otros beneficios.

III. ANÁLISIS COSTO - BENEFICIO

En caso de aprobarse el presente proyecto de ley permitirá cerrar la brecha de transporte para los pobladores de las provincias de Chumbivilcas y Canas. La carretera tiene una longitud aproximada de 62 kilómetros de intervención y unirá los centros poblados de Pampamarca, Tungasuca, Ccotaña, Pongoña, puente Challa, Kayno, Ausanta, Chusñapata y el empalme CU-126 (Quechapampa), por lo que la inversión prevista para este proyecto se justifica, considerando el desarrollo y beneficios que traerá a la población de esa ciudad.

Por otra parte, de aprobarse el presente proyecto de ley, tendría los siguientes efectos:

SUJETOS	BENEFICIOS
ESTADO	El Estado les proporciona a los ciudadanos redes de transporte de primera calidad que permiten que las personas y las mercancías circulen de un modo seguro y eficiente. Permite favorecer la entrega oportuna de bienes y servicios, reduce costos, impulsa el desarrollo económico y genera empleos. Eleva la competitividad, el desarrollo económico y la calidad de vida de las poblaciones.
EMPRESAS	Las empresas se benefician al contar con mejores redes de distribución y corredores multimodales que les permita hacer circular sus productos de un modo más fluido por toda la región.
CIUDADANOS BENEFICIADOS	Contar con infraestructura de alta calidad genera un entorno de negocios más competitivo, atrae más inversiones extranjeras y permite llegar a nuevos mercados nacionales, como internacionales. Les permite satisfacer las necesidades básicas de educación, trabajo, alimentación y salud. Se mejorará la calidad del servicio que se presta a los usuarios que hacen uso de las vías, brindando comodidad, seguridad, reducción en tiempos de viaje.

La iniciativa legislativa propuesta no irroga gasto adicional al erario nacional, toda vez que es de naturaleza declarativa, es decir, exhorta la ejecución de proyecto de inversión que servirá para mejorar la calidad de vida de la población.

IV. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL Y LA AGENDA LEGISLATIVA

La presente iniciativa se enmarca en el ítem III Competitividad del país y la Política del Estado (21): Desarrollo en Infraestructura y Vivienda. Con el objetivo de desarrollar la infraestructura del país, el Estado: (a) elaborará un plan nacional de infraestructura identificando ejes nacionales de integración y crecimiento para desarrollar una red energética, vial, portuaria, aeroportuaria y de telecomunicaciones, que permita fluidez en los negocios y en la toma de decisiones.