CONGRESO de la REPÚBLICA
PERÚ

WILSON SOTO PALACIOS
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite y Digitalización de Documentos
17 FEB. 2023
RECIBIDO
Firma ____ Hora 10:25AM

PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE PUENTES EN EL DEPARTAMENTO DE HUANCAVELICA

Los Congresistas de la República miembros del Grupo Parlamentario de **ACCIÓN POPULAR**, a iniciativa del Congresista **WILSON SOTO PALACIOS** y demás Congresistas firmantes, al amparo de lo dispuesto en el artículo 107° de la Constitución Política y conforme lo establece el numeral 2.2 del inciso 2 del artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República, presentan la siguiente iniciativa legislativa:

FORMULA LEGAL

PROYECTO DE LEY QUE DECLARA NECESIDAD PUBLICA E INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE PUENTES EN EL DEPARTAMENTO DE HUANCAVELICA.

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Ha dado la Ley siguiente:

<u>Artículo único</u>. Declaratoria de necesidad pública e interés nacional

La presente ley tiene por objeto declarar de necesidad pública e interés nacional la construcción de los siguientes puentes en el departamento de Huancavelica:

1. Puente sobre el rio Mantaro en la ruta de Huayllapampa y Huantaro que conecta el distrito de Cuenca (Huancavelica) y con el distrito de Acostambo (Tayacaja), departamento de Huancavelica.
2. Puente sobre el rio Huanchuymayo en las rutas de los Centros Poblados de Huichccana - Nuevo Progreso, San Isidro - Comunidad Sanabamba, Huallhuapampa, San Antonio - C.P. de Huichccana y Río Qarahuayuna en el Distrito de Roble, Provincia Tayacaja, Departamento de Huancavelica.
3. Puente de Integración sobre el rio Mantaro en ruta de conexión con el Distrito de Anco (Churcampa) y Andabamba (Acombamba) Departamento de Huancavelica.

4. Puente Rumichaca sobre rio Pampas del sector Suyacuna – Ayacucho (Vía los Libertadores), distrito Pilpichaca, provincia Huaytará, Departamento de Huancavelica.
5. Puente San Felipe sobre el rio Santiago en ruta Miraflores, Villa Alta de Huanas, Santa Rosa de Olaya y Sañuilca con el distrito de Santiago de Chocorvos - Huaytará - Departamento de Huancavelica.
6. Puente Huarpa sobre el rio Cachi con Urubamba en el distrito de Marcas (Acobamba) Departamento de Huancavelica con la provincia de Huanta – Departamento de Ayacucho.
7. Puente Chaypara sobre rio Mantaro en el distrito de La Merced (Churcumpa), que interconecta con el Distrito de Marcas (Acobamba) Departamento de Huancavelica.
8. Puente Colpa sobre el río Colpa ruta Huaribamba a Ccallaccasa, distrito de Huaribamba (Tayacaja) Departamento de Huancavelica.
9. Puente Wanchuy sobre el río Wanchuy ruta Daniel Hernández con distrito de Huaribamba – Salcabamba (Tayacaja) Departamento de Huancavelica.
10. Puente Huallhua sobre el rio Mantaro que interconecta los distritos Pucacolpa (Huanta - Ayacucho) y distrito de Chinchihuasi provincia de Churcampa, Departamento de Huancavelica.
11. Puentes Marccari y Añaschaca sobre el rio Mantaro que interconecta los distritos de Santillana (Huanta - Ayacucho) y la Provincia de Churcampa - departamento de Huancavelica.
12. Puentes Poroccro I y Poroccro II sobre el rio Poroccro que interconecta los distritos de Paucarbamba y Pachamarca - provincia de Churcampa – Departamento de Huancavelica.
13. Puente Mayllacc sobre el rio Mantaro que interconecta distrito de Santa Clara de Cosme - provincia de Churcampa con la provincia de Acobamba - Departamento de Huancavelica.
14. Puente Ccelorumi sobre el rio Mantaro que interconecta distritos de San Miguel de Mayocc - Churcampa y distrito de Marcas de provincia de Acobamba - Departamento de Huancavelica.
15. Puentes Paccalle y Villamantaro en el rio Mantaro que interconecta distrito de Larcay (Churcampa) y provincia de Acobamba - Departamento de Huancavelica.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. De la entidad responsable.

Encárguese al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y al Gobierno Regional de Huancavelica, que prioricen la ejecución de los expedientes técnicos y la construcción de los puentes señalados en el artículo único de la presente Ley.

Lima, febrero, 2023

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MARTINEZ TALAVERA Pedro Edwin FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/02/2023 16:09:53-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: SOTO PALACIOS Wilson FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/02/2023 14:11:56-0600

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: LOPEZ UREÑA ILICH FREDY FIR 42834886 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/02/2023 18:38:22-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ARRIOLA TUEROS Jose Alberto FIR 25542661 hard
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 17/02/2023 08:41:06-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ARAGON CARREÑO Luis Angel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/02/2023 15:20:12-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PAREDES FONSECA Karol Ivett FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/02/2023 15:56:48-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MORI CELIS Juan Carlos FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/02/2023 17:02:32-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PORTERO LOPEZ Hilda Marleny FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/02/2023 16:27:22-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ARRIOLA TUEROS Jose Alberto FIR 25542661 hard
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 17/02/2023 08:41:46-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ALVA PRIETO Maria Del Carmen FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/02/2023 15:30:38-0500

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Antecedentes

La región Huancavelica está ubicada en la parte central del departamento homónimo, al que pertenece; y dentro de sus actividades principales se encuentra la agricultura, ganadería y actividades mineras. Para ello, se requiere contar con vías de comunicación en mejores condiciones, que permitan desarrollar estas actividades económicas. Sin embargo, a la fecha únicamente existen puentes precarios, así como conexiones de sus vías carrozables en mal estado de conservación que por la antigüedad son utilizados únicamente como puentes peatonales, dificultando traslado de la producción agropecuaria, el comercio y la movilización de los ciudadanos, como podrá verificarse en el distrito de Cuenca, cuyo puente fue inhabilitado por el deslizamiento de tierras. Como punto histórico, la inhabilitación del puente en la zona de Huayllapampa en el distrito de Cuenca, es un claro ejemplo de lo que pasa en gran parte de la región de Huancavelica.

Cabe recordar, que el distrito de Cuenca fue creado mediante Ley N° 229 del 16 de agosto de 1920, en el gobierno del presidente Augusto Leguía; es de señalar que el pueblo de Cuenca se remonta a la época preinca, y a la fecha desatendida en sus brechas sociales.

Este distrito se ubicada en el departamento de Huancavelica en los Andes centrales del Perú que limita por el Norte con los distritos de Pilchaca y Moya; por el Sur con los distritos de Izcuchaca y Conayca; por el Este con el Río Mantaro; y, por el Este con el distrito de Conayca.

Respecto a ello podemos detallar que el señalado puente se construyó en el año 2008, poniéndose al servicio de la población de Cuenca, y que el mismo estuvo al servicio por aproximadamente 7 años; pues el 20 de enero del 2014 ocurrió un deslizamiento en el distrito de Cuenca, afectando e inhabilitando dicho puente, dejando incomunicado a los pobladores de este distrito.

Por tal motivo, mediante el Decreto Supremo Nº 072-2015-PCM, el gobierno de la época ha dispuesto la declaratoria del Estado de Emergencia en el sector de Huayllapampa del distrito de Cuenca y del distrito de Izcuchaca, en la provincia de Huancavelica y el sector Casma del distrito de Acostambo, en la provincia de Tayacaja, en el departamento de Huancavelica, la misma que fuera publicada en el diario oficial "*El Peruano*", el día 22 de octubre de 2015.

Dentro de los considerandos del dicho dispositivo señalaron que, *el distrito de Cuenca y las zonas aledañas al río Mantaro, de las provincias de Huancavelica y Tayacaja, en el departamento de Huancavelica, desde aproximadamente el año 2012, vienen siendo afectadas por movimientos en masa, principalmente deslizamiento de tierras, derrumbes e inundaciones, originado por filtraciones de agua; habiéndose producido en el año 2014, en la ladera Este del Cerro Cuenca un deslizamiento rotacional de tierra aproximadamente de 550 metros de longitud, moviéndose aproximadamente 10 millones de metros cúbicos, causando la obstrucción del río Mantaro, formando un dique natural de aproximadamente 40 metros de altura recubriendo 800 metros del ferrocarril Huancayo - Huancavelica y también al puente Cuenca, afectando varias zonas en los distritos de Cuenca, Izcuchaca y Mariscal Cáceres de la provincia de Huancavelica y los distritos de Acostambo y Ahuaycha de la provincia de Tayacaja;*

Asimismo, en *conformidad con lo dispuesto en el numeral 68.1 del artículo 68 del Reglamento de la Ley Nº 29664, Ley que crea el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres (SINAGERD),*

aprobado por Decreto Supremo Nº 048-2011-PCM, la solicitud de Declaratoria de Estado de Emergencia por peligro inminente o por la ocurrencia de un desastre, es presentada por el Gobierno Regional al Instituto Nacional de Defensa Civil - INDECI, con la debida sustentación;

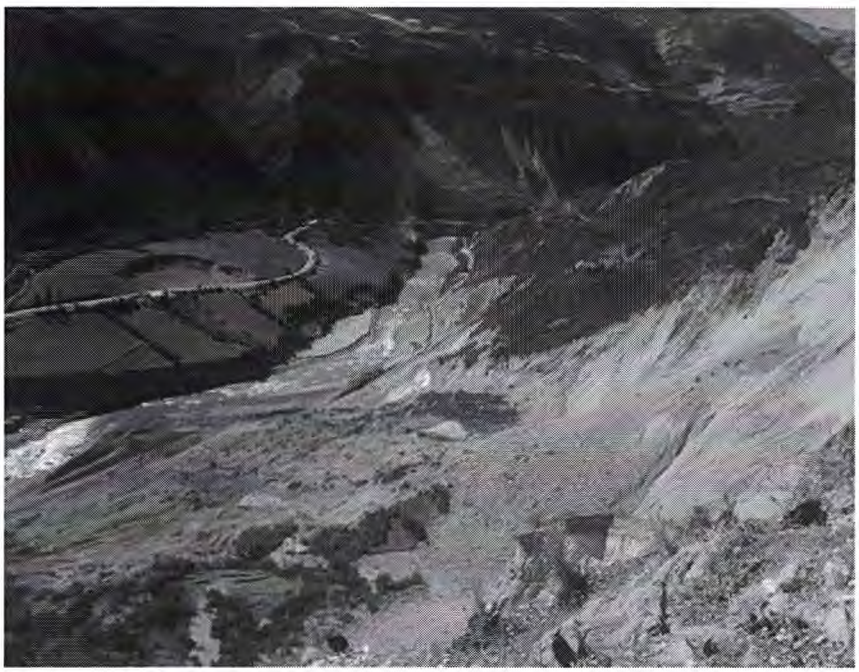
Y que, mediante Oficio Nº 541-2015/GOB.REG.HVCA/GR, de fecha 04 de setiembre de 2015, sustentado en los documentos: (i) Informes Nº 389-2015/GOB.REG.HVCA/GR-ORDNSCyDC, de fecha 31 de agosto de 2015, Nº 121-2015/GOB.REG.HVCA/ORDNSCYDC/HCI, de fecha 29 de setiembre de 2015 y Nº 360-2015/GOB.REG.HVCA/GR-ORDNSCyDC, de fecha 04 de setiembre de 2015, emitidos por la Dirección Regional de Defensa Nacional, Seguridad Ciudadana y Defensa Civil del Gobierno Regional de Huancavelica, que contiene el "Informe Estimación de Riesgos del Distrito de Cuenca" y (ii) el Memorándum Nº 872-2015/GOB.REG-HVCA/GGR-GRPPyAT, de fecha 04 de setiembre del 2015, de la Gerencia Regional de Planeamiento, Presupuesto y Acondicionamiento Territorial del citado Gobierno Regional que contiene información respecto de no contar con la capacidad financiera para la atención de la emergencia; el Gobernador Regional de Huancavelica solicita la Declaratoria de Estado de Emergencia en el sector Huayllapampa del distrito de Cuenca y Huantaro en el distrito de Acostambo, del departamento de Huancavelica, al encontrarse dichos sectores en peligro inminente por el embalse del Río Mantaro y por el deslizamiento de tierras que ponen en riesgo muy alto a la población asentada en dichas zonas;

Que, de otro lado, el numeral 68.2 del artículo 68 del Reglamento de la Ley Nº 29664, Ley que crea el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres (SINAGERD), aprobado por Decreto Supremo Nº 048-2011-PCM, establece que el Instituto Nacional de Defensa Civil - INDECI emite opinión sobre la procedencia de la solicitud, a cuyo fin emite el informe técnico respectivo;

Que, mediante Informe Técnico Nº 00025-2015-INDECI/11.0, de fecha 05 de octubre de 2015, el Director de Respuesta del Instituto Nacional de Defensa Civil - INDECI, teniendo en consideración la sustentación presentada por el Gobierno Regional de Huancavelica, incluido la Evaluación Geológica - Geodinámica del Deslizamiento de Cuenca, marzo del 2014, emitido por el Área de Geodinámica del Instituto Geofísico del Perú; y el Informe Técnico Nº A6645 "Inspección Técnica Geológica en el Centro Poblado de Cuenca - febrero de 2014", emitido por el Instituto Geológico Minero y Metalúrgico - INGEMMET del Sector Energía y Minas; señala que, conforme al Cuadro de Ámbito Geográfico del Peligro Inminente, están expuestos, ante el embalse del río Mantaro los Sectores de Huayllapampa (Distrito de Cuenca) y Casma (Distrito de Acostambo), así como el distrito de Izcuchaca; y, ante el deslizamiento de Tierras Cerro Socos, están expuestos también el Sector de Huayllapampa (Distrito de Cuenca), de las provincias de Huancavelica y Tayacaja,

respectivamente, en el departamento de Huancavelica, más aún cuando los recientes pronósticos informan la probable presencia de intensas precipitaciones pluviales, que ponen en peligro la vida y salud de la población;

En el presente documento se vierte opinión del informe de estimación de riesgos, en el estricto tema de la evaluación del peligro geológico que puede comprometer la seguridad física de personas e infraestructura, está basado en los datos contenidos en el informe alcanzado, observaciones de campo, interpretación de fotos aéreas e imágenes satelitales[1].



Como puede apreciarse existieron dispositivos legales que declararon atención urgente. Sin embargo, a la fecha no han sido concretados y, desde la época del deslizamiento, la población sigue aislada al no contar con la reposición de este importante puente que ayudaría a interconectar los distritos y pueblos.

Otra de las necesidades en la región es como lo señalado en el diario "*El Comercio*" donde se relata lo siguiente: *en las comunidades de Sillco, Santa Inés y Santa Rosa, en Huancavelica, los horarios (y las vidas) se adecúan a la crecida del río Cachi. Este río, que luego de unirse al Urubamba termina en el Mantaro, es el que divide a Huancavelica de Ayacucho.*

Cuando llueve, cuentan los comuneros, el río "se pone bravo", se lleva los puentes y reina el desasosiego. "Volvemos a quedarnos aislados", dice el presidente de la comunidad de Sillco, Gerardo Rodríguez.

---

[1] INFORME DE VALIDACIÓN DEL ESTUDIO - ESTIMACIÓN DE RIESGOS DEL CENTRO POBLADO DE CUENCA: http://sigrid.cenepred.gob.pe/docs/PARA%20PUBLICAR/INGEMMET/Estimacion%20de%20riesgos%20en%20el%20CP%20de%20Cuenca%20(Informe%20de%20validacion).pdf

En esta zona de Huancavelica, lo único seguro es la pobreza. Las cerca de 50 familias que ahí sobreviven lo hacen con S/300 al mes, en promedio. La mayoría vive en casas de adobe y calaminas y se dedica al sembrío de paltas y choclos, y a la crianza de animales como cabras y cuyes. Los comuneros suelen vender sus alimentos en los mercados de Huanta, en Ayacucho; pero si el río no quiere, no se puede.

Los adultos mayores también se ven obligados a cruzarlo para poder cobrar los pagos que les otorga cada mes Pensión 65.
En Sillco solo hay un colegio donde se enseña hasta tercero de primaria. Pensar en viajar a la ciudad de Huancavelica es un lujo; por eso, la mayoría de niños cruza el río para estudiar en los colegios del distrito ayacuchano de Iguaín. Claro, cuando el río quiere.

"Cuando pasas descuidado, te caes al río. Yo me caí una vez y no sé nadar", explica Carlos, de 9 años, y señala al río con un dedo acusador.

Entre setiembre y marzo, las lluvias sobrecargan el río Cachi y los comuneros tienen que enfrentarlo. "Hasta seis veces al año construimos huaros (un sistema de movilidad por cables) o puentes con maderas, pero el río siempre se los lleva", dice el comunero John Berrocal.

El peligro es inminente, diario y se ha convertido en costumbre. Solo entre marzo y abril de este año, según Defensa Civil, los comuneros han tenido que construir dos huaros y dos puentes. Todos fueron arrastrados por las aguas. Y el problema es recurrente: a pocos kilómetros, en la comunidad de Santa Rosa, los moradores han construido un puente colgante que se convierte en hamaca con

la fuerza del viento. Una mujer murió el año pasado al caer del puente y las heridas de los niños que cayeron aún no se curan.

"Necesitamos un puente carrozable porque hasta de rodillas podríamos pasar", pide Constantina Quispe, de 75 años, combinando el quechua y el español porque quiere que la entiendan. Lo piden los niños y les hacen coro sus padres. Es solo un puente, dicen, no les pedimos más[2].

En ese sentido, en la región Huancavelica se tienen deficiencias respecto a los puentes de interconexión entre los pueblos y las provincias.

Por ello, mediante la presente iniciativa legislativa se pretende generar un instrumento legal para exigir a las autoridades competentes atención y construcción de estas necesidades urgentes.

2. Análisis Constitucional y Legal

En la Constitución Política, *en su Artículo 1°, indica que: "la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado".* En el Artículo 44° manifiesta que*: "son deberes primordiales del Estado: defender la soberanía nacional; garantizar la plena vigencia de los derechos humanos; proteger a la población de las amenazas contra su seguridad; y promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el* ***desarrollo integral****…".* En este contexto, estos deberes del Estado Peruano, deben verse reflejados en la atención a necesidades básicas de la población, por ejemplo, en la mejora de la calidad de vida, habilitando puentes de interconexión para generarar desarrollo económico.

Asimismo, en el Artículo 188°, indica que: "*La descentralización es una forma de organización democrática y constituye una política permanente de Estado, de carácter obligatorio, que tiene como objetivo fundamental el desarrollo integral del país".* Asimismo, en el Artículo 192° de indica que: "*los Gobiernos Regionales promueven el desarrollo y la economía regional, fomentan las inversiones, actividades y servicios públicos de su responsabilidad, en armonía con las políticas y planes nacionales y locales de desarrollo".*

[2] https://elcomercio.pe/peru/ayacucho/huancavelica-comunidades-piden-puente-llegar-ayacucho-noticia-516017-noticia/ revisado el 14 de Feb. de 23.

Por otro lado, es una práctica legislativa, la emisión de leyes declarativas, las cuales están contempladas en el numeral 1 del artículo 102° de la Constitución Política del Perú, estas leyes declarativas, tienen la finalidad de atención prioritaria por parte del Poder Ejecutivo de demandas de la población que no están siendo atendidas. En ese sentido como miembro de la representación nacional, presentó esta iniciativa legislativa, a fin que la Presidencia del Consejo de Ministros, a través del Ministerio de Transporte y Comunicaciones y Gobierno Regional de Huancavelica, ejecute las acciones para la modernización de la infraestructura vial departamental de Huancavelica.

3. Infraestructura Vial Nacional

Según datos del Reporte de Competitividad Global 2019[3] del Foro Económico Mundial, el Perú ocupó el puesto 88 de las 141 economías evaluadas en el pilar Infraestructura. Además, en el sub pilar Infraestructura de transporte, nos ubicamos en el puesto 97. Sin embargo, nuestra posición en calidad de infraestructura en carreteras (110) refleja una alarmante situación del país en términos de infraestructura vial.

Según cifras del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 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.

4. Datos Regionales

4.1. Ubicación del Departamento:

El departamento de Huancavelica, se encuentra localizado en la parte central del País, en plena región andina, entre las coordenadas 11° 16' 10" y 14° 07' 43" de latitud sur y los meridianos 74° 16' y 75° 47' de longitud Oeste de Greenwich. Limita por el Norte con el Departamento de Junín, por el Sur con el Departamento de Ica, por el Este con el Departamento de Ayacucho y por el Oeste con los Departamentos de Lima, Ica y Junín.

[3] https://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf

El departamento de Huancavelica, se fundó el 04 de agosto de 1571 en la época colonial. El 24 de enero del año 1825 Simón Bolívar expidió un Decreto Supremo donde suprime a Huancavelica como Departamento. Años más tarde con Decreto del 28 de abril de 1839, el Mariscal Don Agustín Gamarra, dispone se restablezca la categoría de Departamento de Huancavelica. Su capital es la ciudad de Huancavelica, fundada el 04 de agosto de 1571, bajo el nombre de "La Villa Rica de Oropesa" con la finalidad de impulsar la explotación de las minas de azogue de Santa Bárbara. Pero en el año 1839, el 05 de noviembre elevan su categoría a ciudad, en el Congreso de Huancayo.

4.2. División Política:

El departamento de Huancavelica se divide políticamente en 07 provincias y 103 distritos. Las provincias que conforman el departamento son: Huancavelica, Acobamba, Angaraes, Castrovirreyna, Huaytará, Churcampa y Tayacaja.

Cuadro 01: HUANCAVELICA: POBLACIÓN Y HOGARES POR PROVINCIAS 2019

Departamento Provincia	Población	% Respecto al DPTO	Hogares
Huancavelica	383.2	100.0	110.1
Huancavelica	127.0	33.2	34.7
Tayacaja	90.1	23.5	25.9
Angaraes	54.5	14.2	14.9
Acobamba	42.3	11.0	12.1
Churcampa	35.9	9.4	10.4
Huaytara	18.4	4.8	6.7
Castrovirreyna	15.0	3.9	5.4

Fuente: CPI en base al Censo 2017 INEI

Gráfico 01: HUANCAVELICA: POBLACIÓN URBANA Y RURAL

Fuente: CPI en base al Censo 2017 INEI

Como se puede apreciar en el gráfico 01, casi el 70% de la población de la región de Huancavelica, se encuentra concentrado en las zonas rurales, donde su actividad principal es la agricultura familiar y ganadería, asimismo en estos distritos y centros poblados donde urge la modernización de los puentes de interconexión, que justamente es donde se concentra la mayor pobreza, mayores índices de desnutrición y anemia en los niños.

4.3. Diagnóstico del Sistema Departamental de Transportes región de Huancavelica

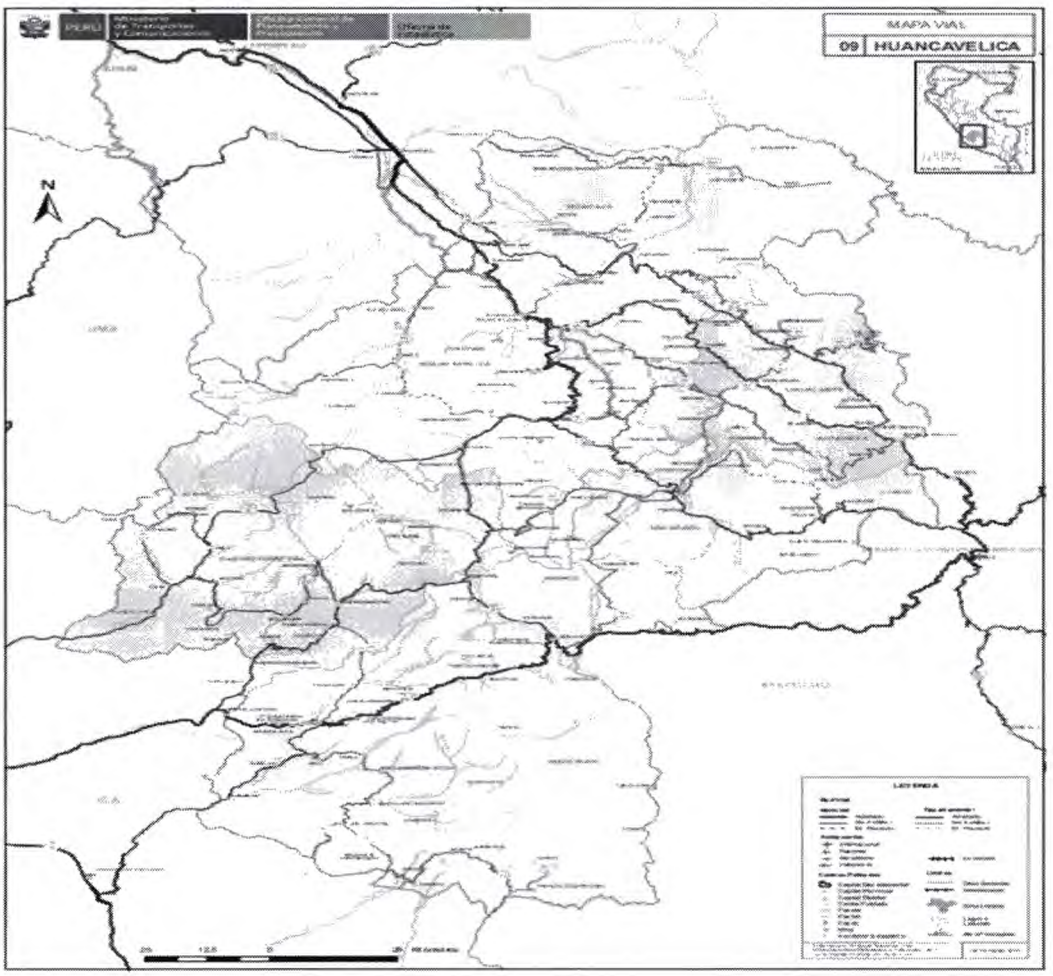
En la Región de Huancavelica, la articulación espacial y económica se ha consolidado a través de las vías terrestres. Los principales medios de comunicación son las carreteras: Nacional, Departamental y Vecinal.

El transporte ferroviario actualmente está inoperativo. Este medio de transporte masivo en el tramo: Huancayo-Telleria-Izcuchaca- Acoria-La Mejorada-Yauli-Huancavelica, con una longitud de 128.700 kilómetros, el cual fue de gran importancia en las décadas pasadas para nuestra región, porque ayudo en desarrollo económico de la región de Huancavelica, a la fecha en proceso de reactivación por estar incorporado el Ley Nº 31638 Ley de presupuesto del sector público para el año fiscal 2023.

Además de estas carencias nuestra región no cuenta con un aeropuerto comercial, que ayudaría en el transporte de pasajeros e impulsará el turismo. El transporte de mayor importancia en el departamento de Huancavelica, es a través de las carreteras nacionales, departamentales y vecinales. La difícil geografía, ha condicionado una insuficiente y deficiente calidad del servicio de transporte vial, principalmente en las áreas rurales donde el pésimo estado de las vías de comunicación y ausencia o la precariedad de puentes de interconexión dificulta al dinamismo

económico. Asimismo, según el Diagnóstico de Brechas de la Función de Transportes y Comunicaciones en el departamento de Huancavelica, 2019, elaborado por el Gobierno Regional de Huancavelica[4], indica que, el 88.30% de la Red Vial Departamental no se encuentra pavimentada con niveles adecuados de servicio y a esto le sumamos las problemáticas en cuanto a los mantenimientos a estas vías, que generan mayores gastos en el mantenimiento de las unidades de los los transportistas y por ende a los pobladores, hay una dejadez por parte de las autoridades locales en cuanto al mantenimiento de los puentes en vías nacionales, departamentales y vecinales.

Gráfico 02: MAPA VIAL DEPARTAMENTAL DE HUANCAVELICA



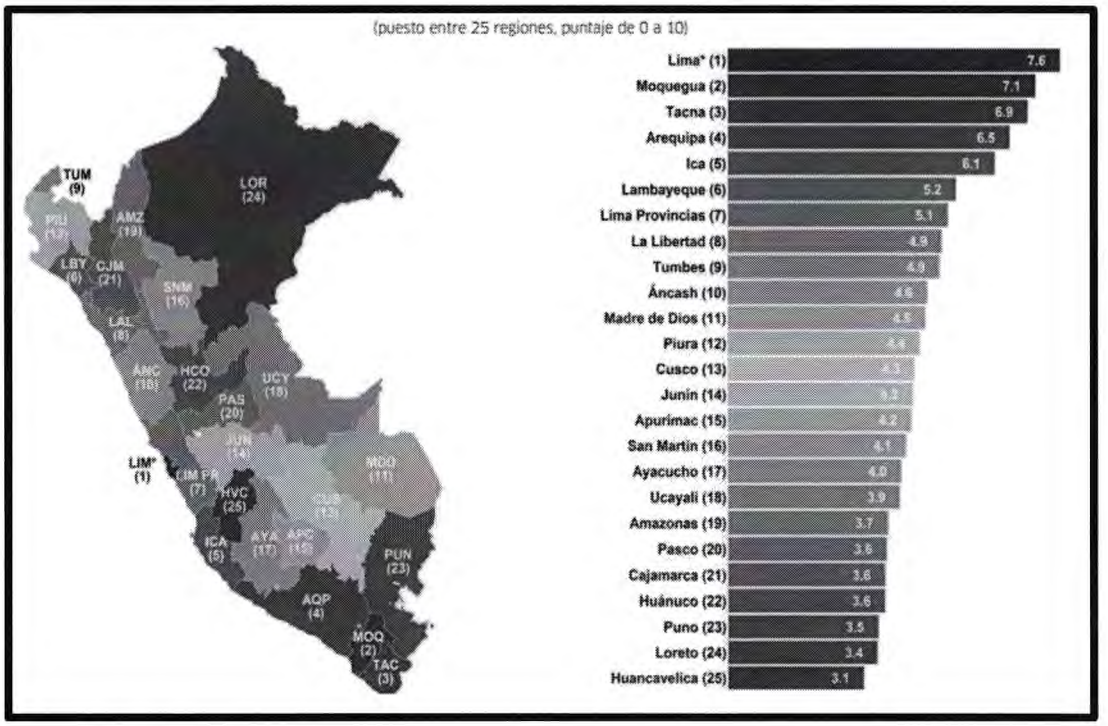
Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

4.4. Diagnóstico Económico y Social Regional

4 http://www.regionhuancavelica.gob.pe/descargas/upload/PROGRAMACION%20MULTIANUAL%20DE%20INVERSIONES%202020-2022/918040_SECTOR_TRASPORTES_Y_COMUNICACIONES.pdf

Según el Índice de Competitividad Regional INCORE 2020[5], publicado en junio de 2021 por el Instituto Peruano de Economía, la región de Huancavelica se mantiene como una de las regiones menos competitiva del país, al ubicarse entre los últimos lugares en los pilares Infraestructura (puesto 25), Entorno Económico (puesto 23) y Salud (puesto 23). Además, la región de Huancavelica se encuentra entre los cinco últimos lugares de los 40 indicadores evaluados en el INCORE. El bajo desempeño en el pilar Infraestructura se explica por el bajo acceso a internet móvil e internet fijo, así como el alto precio de la electricidad para usuarios regulados.

Gráfico 03: ÍNDICE DE COMPETITIVIDAD REGIONAL 2021



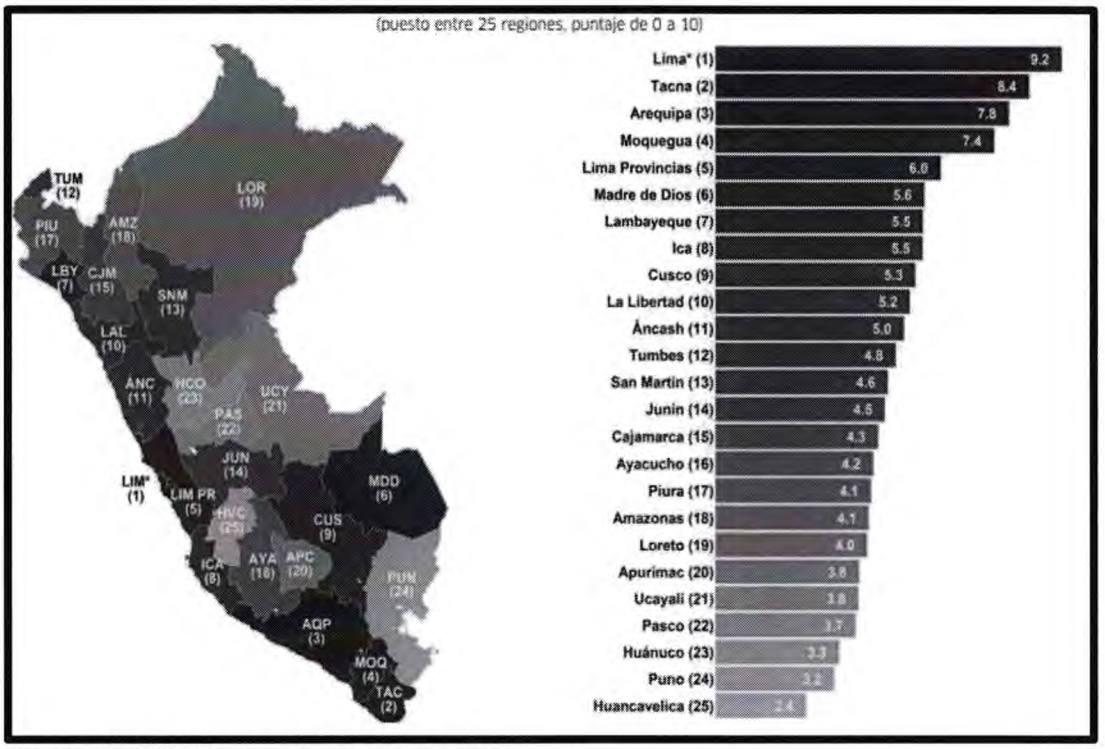
***Fuente**: Ministerio de Transportes y Comunicaciones, elaboración IPE*

Asimismo, en cuanto a la infraestructura regional huancavelicana, según el índice de competitividad regional 2021, donde se mide tres categorías. Primero, mide el acceso efectivo a servicios básicos con los indicadores de cobertura de los tres servicios básicos, el precio de la electricidad y la continuidad en la provisión de agua y analiza el estado de la red vial, mediante la proporción de puentes en vías departamentales y vecinales que están pavimentadas o afirmadas. Por último, el ámbito de las telecomunicaciones se evalúa con los indicadores de acceso a internet fijo y acceso

[5] https://incoreperu.pe/portal/images/financepress/ediciones/INCORE_2021_FINAL_vf.pdf

a telefonía e internet móvil. Nuestra región se encuentra en el último lugar. Esta situación es preocupante, siendo la región de Huancavelica donde se encuentran las mayores centrales hidroeléctricas que proveen de energía eléctrica y desarrollo al país.

Gráfico 04: INFRAESTRUCTURA



***Fuente**: Instituto Peruano de Economía- IPE*

5. Importancia de las Vías de Comunicación Asfaltadas

La publicación, Pautas Metodológicas para el Desarrollo de Alternativas de Pavimentos en la Formulación y Evaluación Social de Proyectos de Inversión Pública de Carreteras del Ministerio de Economía y Finanzas[6], indica que:

> *"Las soluciones básicas tienen por finalidad, mejorar la vida útil y nivel de servicio de las superficies de rodadura de las carreteras no pavimentadas, que sufren rápido deterioro por efecto del tránsito y el clima, formándose baches, encalaminado, desprendimiento de agregados y emisión de polvo, posibilitando que dichas capas de rodadura tengan menor grado de deterioro, estén exentas de polvo, demanden menor frecuencia de mantenimiento periódico, y permitan el tránsito vehicular durante cualquier época del año".*

[6]https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_publica/docs/normas/normasv/2015/RD003-2015/Pautas_Pavimentos.pdf

Asimismo, respecto a la vida útil entre las vías asfaltadas y afirmadas menciona que:

> *"El mejoramiento de la vida útil, está referida a incrementar el periodo de diseño de 5 años (afirmado) a 10 años (solución básica)".*

En cuanto el costo de inversión, indican que:

> *"Las soluciones básicas, implican una mayor inversión inicial por la incorporación de un estabilizador al material conformante de la capa de rodadura con el empleo de equipos convencionales, sobre la cual podría colocarse además un recubrimiento bituminoso. Dichos mayores costos iniciales, se **revierten ampliamente**, **por los menores costos de las actividades de mantenimiento, durante el periodo de servicio del proyecto, implicando una mejor utilización de los recursos del Estado**".*

En ese sentido, el asfaltado (soluciones básicas), además de los beneficios de orden técnico y económico mencionados líneas arriba, tienen efectos sociales y ambientales favorables, que se logran en las zonas de influencia de las carreteras, dando como resultados en la mejora de la calidad de vida de la población, menores costos de operación de los vehículos, menor impacto ambiental sobre los recursos hídricos y calidad del aire.

Por ello, recomiendan que las entidades responsables de la construcción de puente en la gestión vial, apliquen las soluciones básicas, asfaltados, tanto en la ejecución de los proyectos como en las actividades de mantenimiento, evitando continuar con el empleo de afirmado como capas de rodadura de las carreteras no pavimentadas.

Por las consideraciones expuestas líneas arriba, es necesario que el Congreso de la República apruebe esta norma y que permita que el Poder Ejecutivo en sus tres niveles de gobierno realice los estudios necesarios para el asfaltado de las vías que conforman la red vial departamental y vecinal, esto conlleva al desarrollo sostenible de la población rural de esta región que viene ser una de las regiones más postergadas, en cuanto a infraestructura vial y con altos índices de pobreza a nivel nacional.

Finalmente, se debe resaltar nuevamente que estas leyes declarativas no interfieren en el proceso de acuerdo a ley, pero muestran la predisposición política del Congreso de la República, para mejorar la calidad de vida de los peruanos.

II. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

La presente propuesta legislativa no generará ningún costo al erario nacional, puesto que se trata de una ley declarativa que dará herramientas normativas para que la administración pública pueda concretar la modernización de los puentes de interconexión en las vías departamentales y vecinales, asimismo el de contribuir con las prioridades de las políticas del Estado, como es el proceso de descentralización, reducción de la pobreza, sostenibilidad económica de la población más vulnerable.

En cuanto a los beneficios de la modernización de los puentes en la red vial departamental de Huancavelica, a través de construcción definitiva de los puentes o con puentes modulares en las vías departamentales y vecinales permitirá que los productos y materias primas que producen cada distrito y provincia egresen al mercado nacional e internacional, con un menor costo en el traslado y menor tiempo.

III. EFECTO DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN VIGENTE

La aprobación de la presente iniciativa legislativa se enmarca dentro de lo dispuesto por la Constitución Política del Perú y no se contrapone a ninguna norma.

IV. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa guarda concordancia con el Acuerdo Nacional[7], en los siguientes puntos:

I. DEMOCRACIA Y ESTADO DE DERECHO

8. Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú

Que busca desarrollar una integral descentralización política, económica y administrativa, transfiriendo progresivamente competencias y recursos del gobierno nacional a los gobiernos regionales y locales con el fin de eliminar el centralismo. Construiremos un sistema de autonomías políticas, económicas y administrativas, basado en la aplicación del principio de subsidiariedad y complementariedad entre los niveles de gobierno nacional, regional y local del Estado, con el fin de fortalecer éstos últimos y propiciar el crecimiento de sus economías.

10. Reducción de la pobreza

[7] https://www.ceplan.gob.pe/wp-content/uploads/2019/02/35-POL%C3%8DTICAS-DE-ESTADO-actualizado-Feb.2019.pdf

Que busca dar prioridad efectiva a la lucha contra la pobreza y a la reducción de la desigualdad social, aplicando políticas integrales y mecanismos orientados a garantizar la igualdad de oportunidades económicas, sociales y políticas. Asimismo, nos comprometemos a combatir la discriminación por razones de inequidad entre hombres y mujeres, origen étnico, raza, edad, credo o discapacidad. En tal sentido, privilegiamos la asistencia a los grupos en extrema pobreza, excluidos y vulnerables.

11. Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación

Que busca dar prioridad efectiva a la promoción de la igualdad de oportunidades, reconociendo que en nuestro país existen diversas expresiones de discriminación e inequidad social, en particular contra la mujer, la infancia, los adultos mayores, las personas integrantes de comunidades étnicas, los discapacitados y las personas desprovistas de sustento, entre otras. La reducción y posterior erradicación de estas expresiones de desigualdad requieren temporalmente de acciones afirmativas del Estado y de la sociedad, aplicando políticas y estableciendo mecanismos orientados a garantizar la igualdad de oportunidades económicas, sociales y políticas para toda la población.

18. Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica

Que busca incrementar la competitividad del país con el objeto de alcanzar un crecimiento económico sostenido que genere empleos de calidad e integre exitosamente al Perú en la economía global. La mejora en la competitividad de todas las formas empresariales, incluyendo la de la pequeña y micro empresa, corresponde a un esfuerzo de toda la sociedad y en particular de los empresarios, los trabajadores y el Estado, para promover el acceso a una educación de calidad, un clima político y jurídico favorable y estable para la inversión privada, así como para la gestión pública y privada. Asimismo, nos comprometemos a promover y lograr la formalización de las actividades y relaciones económicas en todos los niveles.

21. Desarrollo en infraestructura y vivienda

Que busca, desarrollar la infraestructura y la vivienda con el fin de eliminar su déficit, hacer al país más competitivo, permitir su desarrollo sostenible y proporcionar a cada familia las condiciones necesarias para un desarrollo saludable en un entorno adecuado. El Estado, en sus niveles nacional, regional y local, será el facilitador y regulador de estas actividades y fomentará

la transferencia de su diseño, construcción, promoción, mantenimiento u operación, según el caso, al sector privado.

23. Política de desarrollo agrario y rural

Que busca impulsar el desarrollo agrario y rural del país, que incluya a la agricultura, ganadería, acuicultura, agroindustria y a la explotación forestal sostenible, para fomentar el desarrollo económico y social del sector. Dentro del rol subsidiario y regulador del Estado señalado en la Constitución, promoveremos la rentabilidad y la expansión del mercado de las actividades agrarias, impulsando su competitividad con vocación exportadora y buscando la mejora social de la población rural.

Lima, febrero 2023