Proyecto de Ley N° 4445/2022-CR

Firmado digitalmente por: SOTO PALACIOS Wilson FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 09/03/2023 12:20:39-0500

LUIS ÁNGEL ARAGÓN CARREÑO
Congresista de la República

PERÚ
CONGRESO 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
09 MAR. 2023
RECIBIDO
Firma ____ Hora 5:11 pm

PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCION DE LA VIA EVITAMIENTO DE LA CIUDAD DEL CUSCO EN EL SECTOR DE LA RUTA PE-3S DE LA RED VIAL NACIONAL

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 CONSTRUCCION DE LA VIA EVITAMIENTO DE LA CIUDAD DEL CUSCO EN EL SECTOR DE LA RUTA PE-3S DE LA RED VIAL NACIONAL

Firmado digitalmente por: DOROTEO CARBAJO Raul Felipe FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 09/03/2023 16:18:28-0500

Artículo 1. Declaratoria de necesidad pública e interés nacional
Declárese de necesidad pública e interés nacional la Construcción de la "Vía Evitamiento de la Ciudad del Cusco", en el sector de la Ruta PE-3S de la Red Vial Nacional conocida como la Carretera Longitudinal de la Sierra Sur, con el propósito de mejorar los índices de competitividad regional e impulsar la calidad de vida de sus habitantes.

Artículo 2. Acciones para la ejecución del proyecto.
El Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de Economía y Finanzas, de conformidad con sus competencias y atribuciones en coordinación con las autoridades provinciales y distritales priorizan la ejecución del proyecto referido en el artículo anterior.

Firmado digitalmente por: MORI CELIS Juan Carlos FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 09/03/2023 13:58:28-0500

Firmado digitalmente por: ESPINOZA VARGAS Jhaec Darwin FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 09/03/2023 16:21:46-0500

Firmado digitalmente por: PAREDES FONSECA Karol Ivett FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 09/03/2023 10:12:25-0500

Firmado digitalmente por: ARRIOLA TUEROS Jose Alberto FIR 25542661 hard
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 08/03/2023 16:08:31-0500

Firmado digitalmente por: ARAGON CARREÑO Luis Angel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 07/03/2023 17:11:38-0500

Firmado digitalmente por: ARRIOLA TUEROS Jose Alberto FIR 25542661 hard
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 08/03/2023 16:08:55-0500

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 Construcción de la "Vía Evitamiento de la Ciudad del Cusco", en el sector de la Ruta PE-3S de la Red Vial Nacional conocida como la Carretera Longitudinal de la Sierra Sur.

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 púbico "(...) 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 Enterría[1] 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 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

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

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 fundamentales[2], 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 Construcción de la "Vía Evitamiento de la Ciudad del Cusco", en el sector de la Ruta PE-3S de la Red Vial Nacional conocida como la Carretera Longitudinal de la Sierra Sur.

Es preciso resaltar que, la presente iniciativa legislativa nace del pedido del Alcalde de la Municipalidad Provincial de Cusco, a través de Oficio N° 45-2023-MPC/A de fecha 21 de febrero de 2023.

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 Estancados[3]

[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 impoer, sobre todos los organismos públicos, un "deber especial de protección" de dichos derechos (...)".

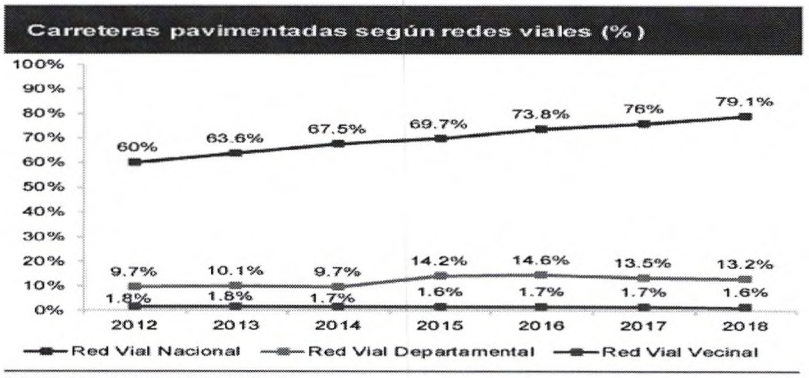
[3] https://www.comexperu.org.pe/articulo/infraestructura-vial-gobiernos-subnacionales-estancados

"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.



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 instituciona! 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 importancia, a través del cual se propone la Construcción de la "Vía Evitamiento de la Ciudad del Cusco", en el sector de la Ruta PE-3S de la Red Vial Nacional conocida como la Carretera Longitudinal de la Sierra Sur, con el propósito de mejorar los índices de competitividad regional e impulsar la calidad de vida de sus habitantes.

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

El departamento de Cusco, luego de Lima es el que más afluencias de turistas tiene por sus diversos atractivos turísticos, entre ellos una de las 7 nuevas maravillas del mundo moderno, como es la Ciudadela de Machupichu, afluencia turística que, de acuerdo a proyecciones, tendría una tendencia al incremento considerable de turismo, por causas propias de la globalización y la adecuación de nueva infraestructura aeroportuaria como es el caso del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero, que facilitará y generará desplazamientos masivos a nuestro mayor atractivo turístico, estimándose que en un momento pico, alcanzaría la llegada de más de 7 millones de turistas anualmente.

Si bien el incremento del turismo es y será aun una mayor fuente de ingresos para la población, ello traerá consigo algunos inconvenientes como un inadecuado flujo de tránsito vehicular en la ciudad e inseguridad en el transporte.

Cusco es una ciudad lineal que se extiende sobre aproximadamente 30 km de largo, su red vial responde a esta configuración lineal con transversalidades que corresponden a la geografía de los cerros. La red vial de Cusco tiene varios niveles administrativos (nacional, regional y local) que sirven a la articulación de la ciudad, pero también a su interrelación con los distritos y la región.

La ciudad de Cusco cumple un rol estratégico a nivel regional porque es un punto nodal terrestre, la vía nacional 3S que pasa en plena ciudad la convierte en un lugar obligado de tránsito, que se interrelaciona con las ciudades de Lima, Arequipa, Puno, Ayacucho y Abancay, así como con los distritos del interior del departamento. Esta organización vial afecta fuertemente el tráfico de la ciudad porque los principales ejes inician o terminan en el centro histórico (Av. La Cultura, Vía de Evitamiento, Av. 28 de Julio, etc.), concentrando los flujos urbanos, interurbanos y regionales, lo cual provoca grandes problemas de congestión.

Como podrá comprenderse, las restricciones de transitabilidad en el sector de la carretera en estudio (Tramo Vial PE-3S en el tramo que cruza la ciudad del Cusco); vienen repercutiendo negativamente en mayores tiempos y costos de transportes de bienes y servicios; pero también en el riesgo de accidentes para los usuarios de la vía debido a los altos niveles de demanda, "congestión y saturación" que ya se manifiesta en la situación actual, en vista que el flujo de larga distancia cruza por la zona urbana de la ciudad (escenario sin proyecto); es una situación que NO debe continuar, pues la ciudad del Cusco es una metrópoli urbana que además ser la capital regional y sede administrativa del departamento del mismo nombre; es una ciudad que tiene reconocimiento de la UNESCO como patrimonio cultural de la humanidad por el pasado y legado histórico del Imperio Inca, civilización que tuvo a esta ciudad como el centro de todo el Imperio en siglos pasados.

Hecho y legado que debe preservarse tal como lo recomiendan organismos de talla universal (UNESCO de las NNUU) y también por entidades culturales peruanas (Ministerio de Cultura y el PLAN COPESCO con sede en esta ciudad; por lo cual si bien es cierto hoy en día es una ciudad urbanísticamente consolidada y como tal tiene que resolver problemas propios inherentes al desarrollo urbano; debe retirarse de la circulación al flujo de transporte interprovincial de larga distancia que nada tiene que hacer dentro de la ciudad (salvo el pasar hacia otros destinos, por lo cual de facilitársele una ruta o vía alterna de uso exclusivo que evite el paso por la zona urbana y monumental de la ciudad reconocida como la Capital Arqueológica de América.

El problema que se manifiesta dentro de la ciudad es de que a lo largo de los aproximadamente 30 kilómetros de recorrido (en dirección norte - sur y viceversa) el flujo de larga distancia se superpone con el flujo local propio de la ciudad, el cual genera alta congestión y el casi colapso de determinadas avenidas urbanas, agravándose esta situación en mayor medida en las horas punta (mañanas y tarde), debido al tránsito de vehículos de carga de alto tonelaje que deben continuar hacia

otros destinos, los cuales tiene dificultad para el desplazamiento en los giros e intersecciones urbanas que también son ocupadas por el flujo privado de vehículos y del sistema público de transporte de pasajeros dentro de la ciudad.

La situación descrita en ocasiones se torna crítico debido a la demora en la circulación de los vehículos de carga (camiones articulados) que en determinadas intersecciones genera que el flujo de transporte se desplace en cola o "convoy" sin posibilidad de poder adelantar; aspectos que contribuye a la desarticulación de las actividades económicas de las regiones que forman parte del área de influencia del proyecto.

Por lo descrito, considerando que el presente estudio se efectúa para atender la finalidad pública que es "brindar a los usuarios una infraestructura de transporte eficiente y seguro, que contribuya a la integración económica y social de los pueblos y reducir los tiempos de traslado de las personas y mercancías, como los costos de operación vehicular, así como atenuar el nivel de accidentes y sus consecuencias (posibles accidentes).

Como antecedente de este importante proyecto se tiene el Proyecto "Mejoramiento de la Transitabilidad Peatonal y Vehicular de la Avenida Evitamiento de la Ciudad del Cusco" declarado viable el 15-11-2012 con código SNIP 227531 a cargo del Gobierno Regional de Cusco, el cual consideraba una longitud de 9.65 Km aprox., cuyo inicio en el Km 00+000 se ubica a la altura del Puente Angostura y finaliza en el Km 09+650 a la altura del Puente Agua Buena (cerca al ingreso al Aeropuerto Velazco Astete), en la provincia de Cusco, región Cusco.

Posteriormente, el Gobierno Regional de Cusco suscribió el Contrato N°1400-046-2013-COPESCO/GRC del 12-03-2013 con la empresa: "Consorcio Vías de Cusco (Odebrecht Perú Ingeniería y Construcción y Constructora Norberto Odebrecht sucursal Perú)" para la Elaboración del Expediente Técnico y Ejecución de Obra: "Mejoramiento de la Transitabilidad Peatonal y Vehicular de la Avenida Evitamiento de la Ciudad del Cusco" cuyo inicio de Obra previsto fue el 31-07-2013 y fin de Obra previsto el 26-07-2014.

Asimismo, el Expediente Técnico relacionado al contrato mencionado en el párrafo anterior, fue aprobado mediante RD N°110-2013-COPESCO/GRC el 06-09-2013, y la ejecución de obra se aplazó físicamente hasta fines del año 2015, sin embargo, a la fecha presente aún no ha sido transferida a la Municipalidad Provincial del Cusco para ejecutar la Fase del mantenimiento, por lo que sigue a cargo del Plan Copesco del Gobierno Regional de Cusco.

Para ello se requiere finalizar la Vía de Evitamiento (en parte construida actualmente) para que cumpla con su función de evitamiento de la ciudad y que los vehículos que no tienen el centro de Cusco como lugar de destino puedan usarla. Gracias a la descarga de este tráfico en la ciudad misma, se podrá implementar

avenidas con funciones urbanas (en la Av. La Cultura y la Av. 28 de Julio) en las cuales habrá vías para los flujos urbanos, carriles dedicados al transporte público, así como ciclovías y anchas aceras. Finalmente, una vez que se reubique el aeropuerto afuera de la ciudad y que se libere este espacio como grande parque metropolitano, se establecerán más vías transversales que permitirán articular los flujos vehiculares y peatonales del Cusco.

Por ello es importante darle una solución integra al problema con la "Construcción de la Vía Evitamiento de la Ciudad del Cusco", que corresponde a un sector de la Ruta PE-3S de la Red Vial Nacional conocida como la Carretera Longitudinal de la Sierra Sur. El trazo propuesto tiene una longitud de 14.11Km aprox., sigue en dirección desde la ciudad de Cusco al futuro Aeropuerto de Chincheros, circulando con un rumbo general hacia el Nor-Oeste, se inicia en el Km 00+000 (altura del Puente Agua Buena, cerca al ingreso al Aeropuerto Velazco Astete) y finaliza en el Km 14+110 en la periferia de la localidad de Poroy (Dv. Izcuchaca, en el Km 954+200 de la Ruta PE-3S).

En los dos cuadros siguientes, se puede apreciar el tramo a ejecutarse de la Vía de Evitamiento de la Ciudad del Cusco, la cual se propone se apruebe la presente iniciativa legislativa.

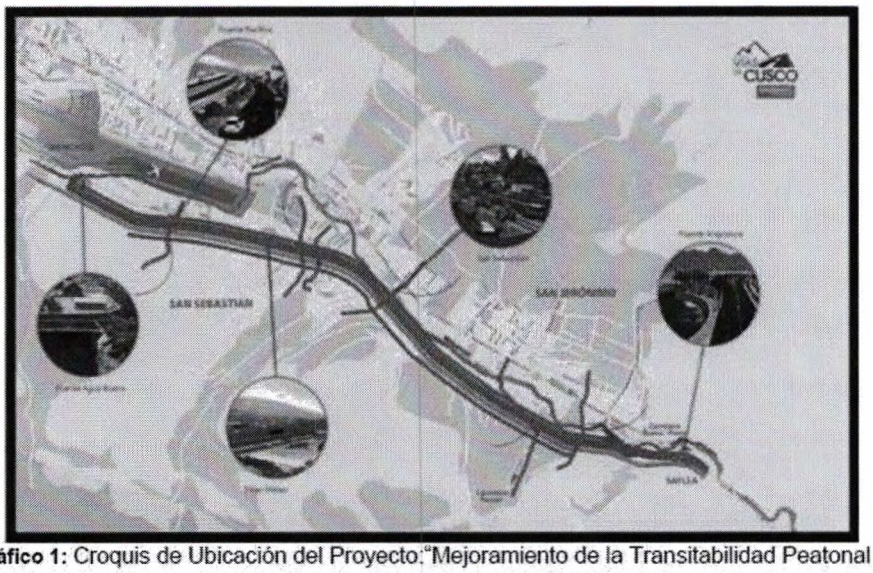


Gráfico 1: Croquis de Ubicación del Proyecto:"Mejoramiento de la Transitabilidad Peatonal y Vehicular de la Avenida Evitamiento de la Ciudad del Cusco"

El inicio del presente proyecto coincide con el punto final de la obra concluida mencionada como antecedente, por lo que el presente proyecto "Construcción de la Vía de Evitamiento de la Ciudad de Cusco" estaría dando continuidad al proyecto "Mejoramiento de la Transitabilidad Peatonal y Vehicular de la Avenida Evitamiento de la Ciudad del Cusco", como se puede apreciar del siguiente cuadro.

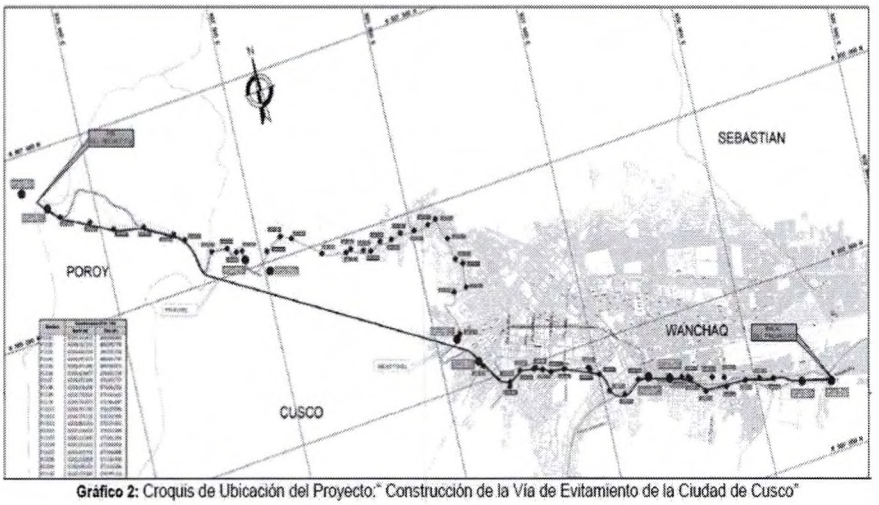


Gráfico 2: Croquis de Ubicación del Proyecto:" Construcción de la Vía de Evitamiento de la Ciudad de Cusco"

Actualmente el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional - PROVIAS NACIONAL, viene desarrollando el estudio de preinversión del Proyecto "Vía Evitamiento de la Ciudad del Cusco", a nivel de perfil, de una longitud aproximada de 23.625 Km (longitud total), con Código de Idea N° 46395.

Tabla 1: Detalle de Subtramos por Tipo de Infraestructura del Estudio de Preinversión a nivel de Perfil: "Construcción de la Vía de Evitamiento de la Ciudad de Cusco"

SUB-TRAMO	DESDE	HASTA	LONG. (km)	TIPO DE PROYECTO	RUTA	TIPO DE SUPERFICIE	ESTADO	OBSERVACION
1	Km 0+000	Km 00+320 (VIADUCTO LADO IZQ.) Km 00+120 (VIADUCTO LADO DER.)	0.320	RAMPA	--	Terreno natural	--	TRAZO PROYECTADO AL COSTADO DEL RIO HUATANAY
2	Km 0+320	Km 06+540.09	6.220	VIADUCTO AEREO N° 01	--	--	--	TRAZO AREREO PROYECTADO AL COSTADO DEL RIO HUATANAY, RIO HUANCARO Y QDA. CORIMACHAHUAYNILLOC Y AV. ANTONIO LORENA
3	Km 06+540.09	Km 06+841.51	0.301	PUENTE N° 01	--	--	--	TRAZO PROYECTADO QUE CRUZA LA QDA. SIPASPUQUIO
4	Km 06+841.51	Km 10+937.26	4.096	TUNEL	--	--	--	TRAZO QUE CONECTA LA CIUDAD DE CUSCO CON LA RUTA PE-3S HACIA POROY (DEBAJO DEL RIO CHUSPIYOC)
5	Km 10+937.26	Km 11+174.14	0.237	PUENTE N° 02	--	--	--	TRAZO PROYECTADO QUE CRUZA EL RIO QUERAHUAYLLO
6	Km 11+174.14	Km 12+474	1.300	SUBTRAMO A MEDIA LADERA N° 01	Vía Paralela PE-3S	Terreno natural	--	TRAZO PROYECTADO PARALELO A LA VIA PE-3S
7	Km 12+474	Km 13+812.87	1.339	VIADUCTO AEREO N° 02	--	--	--	TRAZO AREREO PROYECTADO ENCIMA Y PARALELO A LA VIA PE-3S
8	Km 13+812.87	Km 14+110	0.297	SUBTRAMO A MEDIA LADERA N° 02	Vía Paralela PE-3S	Terreno natural	--	TRAZO PROYECTADO PARALELO A LA VIA PE-3S
TOTAL			14.110					

En este sentido, queda claro que la presente propuesta permitirá que se genere mejores condiciones de bienestar en los pobladores de toda la provincia de Cusco, por lo que es importante impulsar su aprobación.

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

El presente proyecto de ley tiene por objeto declarar de necesidad pública e interés nacional la "Construcción de la Vía Evitamiento de la Ciudad del Cusco", se justifica porque busca otorgar adecuadas condiciones de circulación vehicular en la Ruta PE-3S a través de la implementación de una ruta alterna para flujo vehicular de larga distancia y mejora del tránsito vehicular en avenidas de la zona urbana de la ciudad del Cusco, que beneficia a los transportistas locales y población en general.

Asimismo, de aprobarse el presente proyecto de ley, tendría los siguientes efectos:

- Mejorar e incrementar el servicio de transporte regional - nacional de pasajeros y de carga en la zona.
- Mejorar la accesibilidad de los centros de producción hacia los mercados locales y regionales de consumo, de manera eficiente y oportuna.
- Reducir los costos de transporte y los tiempos de viaje.
- Lograr una mejor oportunidad de integración y conectividad con centros o mercados más dinámicos a nivel nacional.

En ese sentido, de acuerdo a los hechos expuestos, existe la necesidad de reducir las dificultades para una circulación ordenada y racionalizada dentro de la ciudad del Cusco; como también facilitar el intercambio comercial de bienes y servicios, así como de conllevar a incrementar la producción y productividad de las actividades económico - productivas, de facilitar el flujo turístico nacional e internacional, así como de diversos servicios conexos que también permita mejorar las condiciones socioeconómicas de los pobladores de la zona de influencia del proyecto, a través de la ejecución del proyecto.

IV. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL Y LA AGENDA LEGISLATIVA

La presente iniciativa se enmarca en el ítem III del Acuerdo Nacional, el cual esta referido a la Competitividad del país y la Política del Estado y con el objetivo (21)

sobre: Desarrollo en Infraestructura y Vivienda, el cual tiene como propósito desarrollar la infraestructura del país, el Estado, dentro de lo cual tiene como finalidad 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.

Asimismo, esta iniciativa se encuentra enmarcada dentro de la Agenda Legislativa para el Período Anual de Sesiones 2022-2023 en el objetivo III. Competitividad del País, en la política 21 sobre Desarrollo en Infraestructura y Vivienda; dentro de los temas 87 sobre Promoción de Obras de Infraestructura para fomentar el turismo y 88. Fomento a la inversión en infraestructura.