"Año de la lucha contra la Corrupción e Impunidad"

<u>Sumilla:</u> LEY QUE DECLARA EN EMERGENCIA LA CARRETERA CENTRAL DURANTE EL PERÍODO DE EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE LA LÍNEA 2 DEL TREN ELÉCTRICO DE LIMA Y CALLAO.

El Congresista de la República que suscribe, **Mg. CLAYTON FLAVIO GALVÁN VENTO**, integrante del Grupo Parlamentario "Cambio 21", ejerciendo su derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, concordante con lo establecido en los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, propone la siguiente iniciativa legislativa:

El Congreso de la República; Ha dado la Ley siguiente:

### FÓRMULA LEGAL

# LEY QUE DECLARA EN EMERGENCIA LA CARRETERA CENTRAL DURANTE EL PERÍODO DE EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE LA LÍNEA 2 DEL TREN ELÉCTRICO DE LIMA Y CALLAO

#### Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto declarar de interés nacional y necesidad pública la emergencia de la Carretera Central en el tramo que comprende a la provincia de Lima, durante el período de ejecución de las obras de la Línea 2 del Tren Eléctrico de Lima y Callao, con la finalidad de establecer actividades a ejecutar para la disminución del impacto negativo en la transitabilidad vehicular y peatonal.

#### Artículo 2. Actividades a ejecutar

Son actividades susceptibles de realizarse, las siguientes:

- 2.1 Ejecución de obras de infraestructura vial, a propuesta de los gobiernos locales o del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, según corresponda, en la medida que constituyan soluciones viales que mitiguen la congestión vehicular en la zona de influencia de la obra.
- 2.2 Adquisición de inmuebles ubicados en el alcance de las obras de infraestructura vial; así como la reubicación de redes e instalaciones de servicios públicos ubicados en la zona de influencia de la obra, en tanto resulten necesarias para la ejecución de las obras a la que hace referencia el numeral 2.1.
- 2.3 Ejecución de acciones de mejoramiento y/o rehabilitación de la infraestructura vial existente en la zona de influencia de la obra; con la finalidad que sean habilitadas para soportar el mayor flujo vehicular ocasionado por la aplicación de interferencias y desvíos aprobados por la autoridad competente en el marco de las obras de la Línea 2 del Tren Eléctrico de Lima y Callao.
- 2.4 Prestación de servicios extraordinarios de la Policía Nacional del Perú, que sean requeridos por la necesidad de dotar de mayor presencia de efectivos policiales de tránsito en la zona de influencia de la obra.



1





# Artículo 3. De las medidas aplicables al régimen excepcional por la declaratoria de emergencia

Mediante Decreto Supremo, refrendado por el Ministro de Economía y Finanzas, se establecerán las medidas aplicables al régimen excepcional al que hace referencia el artículo 1 de la presente Ley, debiendo determinarse en su contenido el procedimiento previsto para la identificación, selección y priorización de las inversiones a ejecutar; los plazos previstos para la evaluación de las mismas por las autoridades competentes; la unidad ejecutora de los proyectos de inversión pública; las medidas preventivas en materia anticorrupción aplicables; entre otras.

El Decreto Supremo no podrá contemplar, bajo ninguna forma o modalidad, disposiciones que exoneren de los principios, requisitos, modalidades de selección o secuencias del procedimiento de selección previstos en la Ley de Contrataciones del Estado, aprobada mediante Ley 30225, y su Reglamento, aprobado mediante Decreto Supremo 344-2018-EF; tampoco se podrá establecer exoneraciones o flexibilización alguna respecto de las disposiciones aplicables a los criterios y secuencias de evaluación previstas para los proyectos de inversión pública.

Exceptúese de lo previsto en el párrafo precedente al establecimiento de disposiciones que prevean la reducción de los plazos correspondientes a las secuencias o instancias de los procedimientos mencionados, así como a las medidas previstas para la priorización en la atención de las solicitudes que se formulen en el marco de la declaratoria de emergencia.

#### Artículo 4. Control concurrente de la Contraloría General de la República

En el marco de la ejecución de los proyectos de inversión pública y de las actividades a ejecutar previstas en el artículo 2 de la presente Ley, establézcase el control concurrente a ser realizado en forma obligatoria por la Contraloría General de la República durante las fases de actos preparatorios, procesos de selección y ejecución contractual.

Las comisiones o equipos de auditores que designe la Contraloría General de la República para el efecto señalado en el párrafo precedente, contarán, de ser el caso, con el apoyo y asistencia de los Órganos de Control Interno de las entidades ejecutoras para el cumplimiento de los fines en materia de control que la presente Ley le asigna.

#### **DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES**

#### PRIMERA. Declaración de interés nacional y necesidad pública

Declárase de interés nacional y necesidad pública la ejecución del Proyecto de Inversión Pública: "Construcción y Ampliación del Intercambio Vial de la Avenida Prolongación Javier Prado, tramo Avenida Metropolitana hasta la Autopista Ramiro Prialé".

# SEGUNDA. De la identificación y priorización de las actividades a ejecutar

El Poder Ejecutivo coordinará con los gobiernos locales, ubicados en la zona de influencia de la obra, la identificación y priorización de las actividades propias de la etapa de inversión.



#### TERCERA. Reglamentación

El Poder Ejecutivo, en un plazo no mayor de treinta (30) días calendario, aprueba el Reglamento de la presente Ley. Dicho reglamento será refrendado por el Ministro de Economía y Finanzas.

#### CUARTA. Vigencia

La presente Ley entra en vigencia al día siguiente de su publicación en el diario oficial El Peruano.

# DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA

## ÚNICA. De los futuros financiamientos

Precísese que, en adelante, las Leyes de Presupuesto del Sector Público, determinarán los montos de los financiamientos de los proyectos de inversión pública que sean necesarios hasta la culminación de las obras a ejecutarse en el marco de la Línea 2 del Tren Eléctrico de Lima y Callao y la liberación de la Carretera Central para el uso público.

Mg. CLAYTON FLAVIO GALVÁN VENTO Congresista de la República

S. ECHEVARRIA

Lima, abril de 2019.

Directivo Portavoz
Grupo Parlamentario
CAMBIO 21

Me

· >

AVILA

avvin

CONGRESO DE LA REPÚBLICA Lima, 25.....de ......del 2019.....

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77º del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición Nº4326 para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de TRANSPORTES Y COMENTANCIONES —

<u>-</u>

GIANMARÇO PAZ MENDOZA Oficial Mayor CONGRESO DE LA REPÚBLICA







#### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Que, la Carretera Central es una vía bidireccional de una sola calzada y es la principal vía de comunicación entre Lima y la Sierra y Selva Central de nuestro país. Tiene una extensión aproximada de 175 kilómetros que unen el óvalo Santa Anita (Lima) con la ciudad de La Oroya (Junín). Esta vía es en una de las rutas más transitadas a nivel nacional y con un flujo de vehículos livianos y pesados en constante incremento<sup>1</sup>.

En lo que respecta a la provincia de Lima, la Carretera Central cuenta con una importancia estratégica:

- Es la principal vía empleada por los transportistas de carga pesada para el abastecimiento de alimentos perecibles que requiere la capital de la República, así como para el tránsito interprovincial de pasajeros desde y hacia el Centro y Selva del país; y,
- Es la principal vía que conecta la ciudad de Lima con los distritos del Lima Este (Ate, Santa Anita, Chaclacayo y Lurigancho-Chosica) y por donde circulan miles de vehículos/hora que transportan a cientos de miles de personas al día.

La importancia de la Carretera Central para efectos del aprovisionamiento de bienes perecibles a la capital desde el interior del país está claramente determinada, por ser esta vía la principalmente empleada para el aprovisionamiento de verduras y frutas. Si se tiene en consideración las estimaciones realizadas por el Ministerio de Agricultura y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, circulan diariamente por dicha vía miles de camiones de carga con alimentos perecibles con dirección a los Mercados Mayoristas de Abasto de la ciudad de Lima.



Ahora bien, se debe tener presente que la gran parte de estos vehículos de carga transitan por la Carretera Central desarrollando velocidades promedio de 30 km por hora, situación que responde por igual a dos aspectos determinantes: su mayor pesaje (con cargas individuales que suelen ser superiores a las 50 toneladas) y el gran tamaño del vehículo de carga (que suele constituirse en remolques y semi remolques de gran extensión y dificultad para la realización de giros).

El flujo vehicular se ve afectado también por la circulación, principalmente, en horario nocturno y diurno de otro tipo de vehículos pesados: los buses interprovinciales. En efecto, por la Carretera Central transitan cientos de buses, de empresas formales e informales, que transitan en ambos sentidos, siendo que su mayor circulación diaria se advierte en el horario comprendido entre las 20:00 a las 08:00 horas, situación que agrava aún más la transitabilidad en la mencionada vía.

Como una forma de atenuar la situación antes descrita, en febrero último presenté el Proyecto de Ley 3913/2018-CR, con el objeto de declarar de necesidad pública y preferente interés nacional la restricción de las unidades de transporte de carga de más de 12 toneladas de peso bruto vehicular en la Ruta Nacional PE-22 (Carretera Central), en el tramo comprendido desde el kilómetro 23 (Chaclacayo) hasta el kilómetro 175 (Repartición La Oroya) y viceversa. La restricción de las unidades de transporte de carga de más de 12 toneladas de peso bruto vehicular (N3), son los fines de semana y días

¹https://portal.mtc.gob.pe/transportes/terrestre/documentos/REPORTE%20SOBRE%20V%C3%8DA%20ALTERNA%20A%20LA%20CARRETERA%20CENTRAL%20v5%20-%20NEUTRO.pdf



feriados declarados por el Poder Ejecutivo. El horario de restricción es el comprendido entre las 22:00 horas hasta las 05:00 horas.

Debemos agregar que la Carretera Central es empleada por miles de vehículos livianos y de transporte urbano que transitan para conectar la ciudad de Lima con los distritos de Ate, Santa Anita, Chaclacayo y Lurigancho-Chosica y otros distritos de Lima Este. Es necesario tener en cuenta que los distritos de Lima Este cuentan con una población que supera los 2´500,000 de personas, siendo que la mayoría de estos requiere de acciones de movilidad para efectos de acudir a sus centros educativos, universidades, institutos, entre otros, así como a sus centros de trabajo y ocupación (que puede encontrarse o no en el mismo Lima Este o en cualquier parte de la ciudad de Lima), haciendo uso mayoritariamente de la Carretera Central como vía de circulación.

A continuación, mostramos la población de los distritos de Lima Este, según el Censo del año 2017:

Cuadro 01

| DISTRITO               | POBLACIÓN |
|------------------------|-----------|
| ATE                    | 599,196   |
| CHACLACAYO             | 42,912    |
| CIENEGUILLA            | 34,684    |
| EL AGUSTINO            | 198,862   |
| LA MOLINA              | 140,679   |
| LURIGANCHO - CHOSICA   | 240,814   |
| SAN JUAN DE LURIGANCHO | 1,038,495 |
| SAN LUIS               | 52,082    |
| SANTA ANITA            | 196,214   |
| TOTAL                  | 2,543,938 |



Conforme a lo descrito anteriormente, la Carretera Central se torna intransitable, por horas, en lo que respecta a su sección vial correspondiente a la provincia de Lima, debido a la cantidad de vehículos que transitan por ésta en ambos sentidos. Así, según estudios realizados por la Municipalidad Distrital de Ate (comuna principalmente afectada a nivel de la provincia de Lima), se tenía a diciembre del ejercicio 2018, una situación por demás complicada: hasta 6,000 vehículos por hora (hora punta) en determinadas secciones de la vía, situación que origina cuantiosas pérdidas de horas hombre.

En consecuencia, esta diferencia entre el tráfico actual que tiene la Carretera Central con el nivel de tráfico para el que está diseñada (vía de una sola calzada y con dos carriles en su mayor trayecto), origina que la vía soporte una mayor cantidad de vehículos que excede la capacidad para la cual fue diseñada, incrementando en forma



sustancial la congestión vehicular y deteriorando el nivel de servicio que debería brindar la carretera a sus usuarios habituales.

#### Agravamiento de la problemática existente a partir de enero de 2019

Sin embargo, la situación se ha complicado aún más respecto de los distritos de Lima Este debido al inicio de trabajos correspondientes a la Etapa 1b Sector 3 del Proyecto de la Línea 2 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao. En efecto, la realización de estos trabajos ha conllevado la puesta en marcha de un esquema de interferencia de vías (Plan de Desvíos) aprobado por la anterior gestión de la Municipalidad Metropolitana de Lima y a petición de la concesionaria a cargo de la ejecución de la obra.

En relación a ello, se tiene que mediante Resolución de Subgerencia N° 5091-2018-MML/GTU-SIT, el entonces Subgerente de Ingeniería del Tránsito de la Gerencia de Transporte Urbano de la Municipalidad Metropolitana de Lima, autorizó a la concesionaria "Metro de Lima Línea 2" a realizar la interferencia progresiva de la Carretera Central en el tramo comprendido entre la avenida Separadora Industrial y la Plaza de Armas de Ate, habilitando diversas vías, principalmente locales, para efectos del tránsito vehicular por las mismas.

El agravamiento del congestionamiento vehicular en la sección mencionada de la Carretera Central, como consecuencia de la aplicación del citado Plan de Desvíos, no solo se ha debido al cierre de tan importante vía para su uso ordinario por parte de sus usuarios, sino también a la ausencia de planificación y estructuración del referido plan en lo que respecta a las vías alternas a ser usadas ante el cierre; no habiéndose considerado medidas técnicas para la mitigación del grave congestionamiento vial que conllevarían la ejecución de las obras de la Línea 2 del Tren Eléctrico de Lima y Callao.

Por otro lado, tomando en consideración la documentación técnica, elaborada por la actual gestión de la Municipalidad Distrital de Ate, se tiene que el Plan de Desvíos aprobado por la Resolución de Subgerencia N° 5091-2018-MML/GTU-SIT no ha contemplado que:

- La casi totalidad de las vías consignadas en el Plan de Desvíos vigente no se encuentran habilitadas para soportar un alto volumen del tránsito vehicular debido que el pavimento de la casi totalidad de vías presenta actualmente baches, huecos, grietas, fisuras transversales y longitudinales.
- La capa asfáltica de las vías consignadas en el Plan de Desvíos tiene un grosor mínimo de ancho, por lo que se prevé su deterioro constante y colapso a corto plazo frente al uso intensivo que se le viene dando, más aún si se considera que por las referidas vías transitan vehículos de carga pesada y buses.
- Las vías previstas en el Plan de Desvíos para efectos de la circulación de vehículos de transporte de carga pesada no se encuentran acondicionadas para soportar el flujo vehicular; en tanto presentan una sección de vía angosta y, por consiguiente, un radio de giro reducido, que genera la proliferación de maniobras peligrosas al momento de girar por las intersecciones y por poseer puntos ciegos para los conductores.
- En la determinación del Plan de Desvíos no se ha tomado en consideración que la calzada de las vías propuestas se encuentra en situación precaria, dado que se





ha cumplido con su vida útil (más de 20 años de uso); correspondiendo por ello su rehabilitación integral.

Todo lo anterior, debió haber merecido la previsión y cuantificación correspondiente que habilitara la posterior previsión en los pliegos presupuestales de las entidades responsables de las obras; esto es, la Autoridad Autónoma del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao (AATE) y Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para efectos del financiamiento de las intervenciones correspondientes.

Lo señalado adquiere sentido si se tiene en consideración que le corresponde al Poder Ejecutivo asumir la responsabilidad de ejecutar, directamente o por intermedio de los gobiernos locales involucrados, previa transferencia de recursos, las acciones tendientes al mejoramiento y rehabilitación de las vías susceptibles de ser empleadas en la interferencia de vías por las obras de la Etapa 1b Sector 3 del Proyecto de la Línea 2 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao, así como prever el desarrollo de las obras viales complementarias que permitieran mitigar los problemas de congestión vehicular que se daría lugar en forma inevitable por la interferencia de vías.

No obstante, no se aprecia en la actualidad de parte de la AATE y el MTC, la previsión de acción alguna para la recuperación y mantenimiento integral de las vías alternas antes del sometimiento de dichas vías al flujo vehicular intenso producto del Plan de Desvíos, pese a que ello deviene en indispensable para evitar su pronto y total colapso.

Por el contrario, existe evidencia que permite determinar la ausencia de previsión de las entidades del Poder Ejecutivo antes acotadas, frente a los preparativos que debería haber ante tan importante obra. Es indicativo de lo anterior, la ausencia de previsión legal en la Ley de Presupuesto del Sector Público del Ejercicio Fiscal 2019 de una disposición que habilite al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a financiar obras de los gobiernos locales de la provincia de Lima, en previsión de la ejecución de obras de la Línea 2 del Tren Eléctrico de Lima y Callao, como sí sucediera efectivamente en los ejercicios fiscales de los últimos 5 años.

Asimismo, se aprecia del contenido del Oficio N° 03-2019-MTC/33.01, de fecha 07 de enero de 2019, que la propia AATE sustenta su inacción frente a la problemática descrita, en la ausencia de previsión normativa expresa que le habilite a desembolsar recursos para el desarrollo de proyectos de inversión pública para la mitigación de la congestión vehicular generada por el Plan de Desvíos; perdiéndose de vista que es de entera responsabilidad del sector Transportes y Comunicaciones, solicitar y gestionar la inclusión de la disposición correspondiente en la propuesta de Ley de Presupuesto Anual que es elevada por el Poder Ejecutivo para su aprobación por el Congreso de la República.

En el referido escenario, se estaría pretendiendo que las externalidades negativas derivadas de la aplicación del Plan de Desvíos por las obras de la Etapa 1b Sector 3 del Proyecto de la Línea 2 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao (habilitación y mejoramiento de vías, necesidad de mayor personal de tránsito, contratación de servicios extraordinarios de la policía, entre otros), sean asumidas por íntegro por los gobiernos locales afectados por la aplicación de las interferencias de vías; obligando a las nuevas autoridades a asumir en los primeros meses de su gestión la responsabilidad derivada de la ausencia de previsión y planificación en la ejecución de tan importante obra, lo que condiciona a las comunas al desarrollo de limitadas acciones por los escasos recursos contenidos en sus presupuestos institucionales que ni siquiera aprobaron.





Si bien el proyecto se centra en la necesidad de acciones frente al desarrollo de la obra en lo que respecta a la Etapa 1b Sector 3 del Proyecto de la Línea 2 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao (tramo comprendido entre la avenida Separadora Industrial y la Plaza de Armas de Ate); se debe tener en cuenta que la intervención de la Carretera Central cuenta desde varios años atrás con intervenciones producto de la ejecución de la etapa previa, lo que viene dificultando la circulación por dicha vía.

En efecto, las obras correspondientes a la Etapa 1a Sector 3 del Proyecto de la Línea 2 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao; cuyo inicio se verificó en el año 2014, ha durado en su ejecución más allá del plazo inicialmente previsto (2 años) para su realización por el MTC y la AATE, extendiéndose por casi 5 años consecutivos; lo que viene originando cada vez un creciente malestar ciudadano expresado en las dificultades que hoy por hoy suponen la circulación por la Carretera Central. En horas pico, conlleva más de tres (3) horas arribar al distrito de Lurigancho-Chosica desde Evitamiento con empleo de esta congestionada vía.

Sin perjuicio de lo anterior, se debe tener en consideración que la situación caótica descrita se profundiza si se tiene en consideración que la Autopista Ramiro Prialé no se encuentra concluida aún a la fecha pese al tiempo transcurrido desde el inicio de obras; siendo que su punto de finalización actual (Las Torres, en Huachipa) se convierte en un cuello de botella que impide la asimilación rápida y fluida de los miles de vehículos que hacen uso de la mencionada vía.

Dicho esto, la ausencia de planificación advertida en lo que respecta a la ejecución de las obras de la Etapa 1a del Sector 3 de la Línea 2 de la Red Básica del Metro de Lima y Callao, que suele traducirse en años de espera para la culminación de las mismas, hacen presagiar que tampoco se cumplirán los plazos previstos en cuanto a las obras en la Etapa 1b; siendo por ello necesario la realización de acciones tendientes que permitan aliviar la situación descrita.

Finalmente, se debe también tener en cuenta que existen en la actualidad diversos proyectos para la creación de una nueva Carretera Central, así como propuestas y proyectos para el establecimiento de rutas alternas para el tránsito de vehículos de carga pesada y de transporte interprovincial desde el centro del país hacia la ciudad Capital (incluso está en etapa de pre inversión los estudios para la habilitación de carga y pasajeros del Tren de Lima-Chosica); sin embargo, estas soluciones solo podrán plasmarse en el largo plazo, por lo que no adoptarse medidas para la problemática expuesta, se estaría condenando a la población de Lima Este a una pérdida constante de su calidad de vida, lo que deviene en inaceptable.

#### Respecto de nuestra propuesta legislativa

El objeto de nuestra iniciativa legislativa es la declarar de interés nacional y necesidad pública la emergencia de la Carretera Central en el tramo que comprende a la provincia de Lima, durante el período de ejecución de las obras de la Línea 2 del Tren Eléctrico de Lima y Callao, con la finalidad de establecer actividades a ejecutar para la disminución del impacto negativo en la transitabilidad vehicular y peatonal.

Las actividades, serían, en principio, las siguientes:

 Ejecución de obras de infraestructura vial, a propuesta de los gobiernos locales o del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, según corresponda, en la medida





que constituyan soluciones viales que mitiguen la congestión vehicular en la zona de influencia de la obra.

- o Adquisición de inmuebles ubicados en el alcance de las obras de infraestructura vial; así como la reubicación de redes e instalaciones de servicios públicos ubicados en la zona de influencia de la obra, en tanto resulten necesarias para la ejecución de las obras a la que hace referencia el numeral 2.1.
- o Ejecución de acciones de mejoramiento y/o rehabilitación de la infraestructura vial existente en la zona de influencia de la obra; con la finalidad que sean habilitadas para soportar el mayor flujo vehicular ocasionado por la aplicación de interferencias y desvíos aprobados por la autoridad competente en el marco de las obras de la Línea 2 del Tren Eléctrico de Lima y Callao.
- Prestación de servicios extraordinarios de la Policía Nacional del Perú, que sean requeridos por la necesidad de dotar de mayor presencia de efectivos policiales de tránsito en la zona de influencia de la obra.

En consecuencia, conforme a lo previamente expuesto, consideramos necesario se declare en emergencia de la Carretera Central en el tramo que comprende a la provincia de Lima, durante el período de ejecución de las obras de la Línea 2 del Tren Eléctrico de Lima y Callao, con la finalidad de establecer actividades a ejecutar para la disminución del impacto negativo en la transitabilidad vehicular y peatonal, por lo que resulta ser viable y oportuna de ser aprobada por el Congreso de la República.



#### ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

En la medida que la presente iniciativa legislativa, es declarativa, no generará ningún gasto ni comprometerá partida presupuestal alguna por parte del Estado Peruano. Su objetivo es determinar un marco normativo que asegure la ejecución de acciones concretas para el diseño, implementación y ejecución de los proyectos de inversión y actividades necesarias para la mitigación de la grave congestión vehicular producida por las obras de la Línea 2 del Tren Eléctrico de Lima y Callao; previéndose un beneficio para la población de los distritos de Lima Este con su aprobación, en tanto permitirá generar y habilitar vías que doten de fluidez al Plan de Desvíos, disminuyendo las miles de horas hombre que se pierden día a día el ejercicio por efecto del tráfico en las inmediaciones de la Carretera Central.

#### INCIDENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La propuesta legislativa no se contrapone a ninguna Ley, norma o dispositivo legal de nuestro Sistema Jurídico Nacional.

# LA PROPUESTA SE ENMARCA EN LAS POLÍTICAS DEL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa se enmarca en las siguientes Políticas de Estado del Acuerdo Nacional:

- Política de Estado N° 21:
   "Desarrollo en infraestructura y vivienda".
- Política de Estado N° 32:
   "Gestión del Riesgo de Desastres".