



Proyecto de Ley N° 10215/2024-CR

JORGE LUIS FLORES ANCACHI
Congresista de la República

Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres



**SUMILLA: LEY QUE ASEGURA EL
CIERRE DE BRECHAS EN EL
SECTOR DE TRANSPORTES Y
COMUNICACIONES.**

Proyecto de Ley

El Congresista de la República **JORGE LUIS FLORES ANCACHI** y los Congresistas de la bancada Podemos Perú que rubrican el presente documento, en ejercicio de la facultad que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con lo establecido en los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso, presenta la siguiente iniciativa legislativa:

FÓRMULA LEGAL:

LEY QUE ASEGURA EL CIERRE DE BRECHAS EN EL SECTOR DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene como objeto cerrar las brechas en infraestructura del sector transportes, permitiendo que los gobiernos locales incluidos en el Anexo X de la Ley N° 32103 – Ley que aprueba créditos suplementarios para el financiamiento de mayores gastos asociados a la reactivación económica y dicta Otras medidas, acceden a los recursos económicos necesarios para financiar inversiones de renovación y reparación de puentes. Asimismo, autoriza al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a realizar modificaciones presupuestarias a nivel institucional en el presupuesto del Sector Público para el año fiscal 2025.

Artículo 2. Incorporación de disposición complementaria

Incorpórese la **centésima septuagésima octava disposición complementaria final** a la Ley N° 32185 - Ley de Presupuesto Público 2025, la cual se redactará de la siguiente manera:

Centésima Septuagésima Octava Disposición Complementaria Final

Autorízase al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a efectuar modificaciones presupuestarias en el nivel institucional en el presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2025, hasta por la suma de S/ 25 121 091,00 (veinticinco millones ciento veintiún mil noventa y un con 00/100 soles). Estos recursos serán destinados a



diversos gobiernos locales para financiar las inversiones detalladas en el **Anexo X: "Inversiones para renovación y reparación de puentes"**, que forma parte integrante de la Ley N° 32103.

El anexo mencionado será publicado en las sedes digitales del Ministerio de Economía y Finanzas (www.gob.pe/mef) y del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (www.gob.pe/mtc) en la misma fecha de publicación de la presente norma en el diario oficial *El Peruano*.

Las modificaciones presupuestarias autorizadas en el párrafo anterior se aprobarán mediante decreto supremo refrendado por el ministro de Economía y Finanzas y el ministro de Transportes y Comunicaciones, a propuesta de este último, hasta el 15 de septiembre del 2025.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

Única. Vigencia

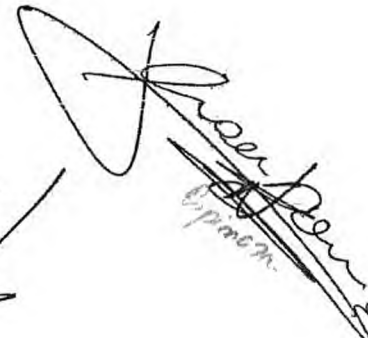
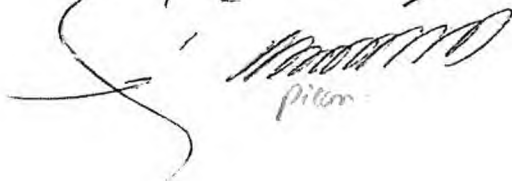
La presente norma entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el diario oficial *El Peruano*.

Lima, enero de 2025




JORGE LUIS FLORES ANCACHI
CONGRESISTA DE LA REPUBLICA





I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El sector transportes y comunicaciones en el Perú enfrenta una significativa brecha de infraestructura que afecta la conectividad y el desarrollo económico y social, especialmente en las zonas rurales y periféricas. La falta de recursos destinados a la renovación y reparación de puentes ha generado dificultades para garantizar el tránsito seguro y eficiente, limitando el acceso a servicios básicos y oportunidades económicas para millones de peruanos.

Los gobiernos locales, particularmente aquellos incluidos en el Anexo X de la Ley N° 32103, carecen de los recursos necesarios para llevar a cabo estas inversiones prioritarias, lo que perpetúa la vulnerabilidad de las comunidades y ralentiza el proceso de reactivación económica.

La infraestructura vial es un pilar fundamental para el desarrollo de cualquier nación, ya que facilita la movilidad de personas y mercancías, promueve la integración territorial y dinamiza las economías locales. La renovación y reparación de puentes no solo mejora la conectividad, sino que también reduce los riesgos asociados al colapso de infraestructura deficiente, protege vidas humanas y minimiza costos económicos en emergencias.

La presente iniciativa legislativa está orientada a habilitar los recursos necesarios para atender esta problemática, autorizando al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) a realizar modificaciones presupuestarias a nivel institucional. Esto permitirá que los gobiernos locales beneficiarios prioricen la ejecución de proyectos estratégicos, acelerando la recuperación económica y mejorando la calidad de vida en sus jurisdicciones.

El proyecto de ley busca garantizar un enfoque eficiente y oportuno para cerrar las brechas de infraestructura vial en el Perú, priorizando la renovación y reparación de puentes como una estrategia clave para fortalecer la conectividad, la seguridad vial y el desarrollo sostenible en todo el territorio nacional.

El impacto de esta ley se reflejará en:

- **Económico** : Fortalecimiento de la infraestructura vial, lo que generará empleo directo e indirecto durante la ejecución de las obras y reducirá los costos logísticos para productores y comerciantes locales.
- **Social** : Mejora del acceso a servicios esenciales como educación, salud y mercados, beneficiando principalmente a poblaciones vulnerables.
- **Ambiental** : Optimización de rutas y vías seguras que minimicen el impacto negativo del deterioro de infraestructura en el medio ambiente.



- **Institucional** : Fortalecimiento de la gestión pública al permitir modificaciones presupuestarias más ágiles y focalizadas.

El monto autorizado por la ley, de **S/ 25 121 091,00** , representa una inversión estratégica con retornos significativos en términos de conectividad, desarrollo económico local y seguridad ciudadana. Al focalizar los recursos en proyectos de alto impacto, esta medida contribuirá a reducir el gasto público en reparaciones de emergencia y atención a desastres provocados por fallas en infraestructura crítica.

Este proyecto está alineado con las metas de desarrollo sostenible y con los objetivos de política pública que buscan cerrar brechas de infraestructura, promover la equidad territorial y fortalecer la economía del país. Además, cumple con los compromisos de reactivación económica asumidos por el Ejecutivo, particularmente en el sector transportes.

La presente propuesta legislativa es una medida necesaria y urgente para atender las demandas prioritarias de infraestructura vial, fortaleciendo la capacidad de los gobiernos locales para ejecutar proyectos estratégicos y garantizando una asignación eficiente de recursos públicos.

Se exhorta al Congreso de la República a aprobar este proyecto de ley en aras de asegurar una conectividad segura y sostenible que impulse el desarrollo del país.

Veamos algunos casos:

IIRSA Sur Tramo 4: Inambari-Azángaro

Las 16 concesionarias viales supervisadas por el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositrán) presentaron sus planes de negocio para el año en curso destacando las intervenciones de IIRSA Norte y e IIRSA Sur Tramo 4 que suman casi USD 40 millones en conjunto.

Según informaron sus directivos al Ositrán, la concesionaria IIRSA Norte S. A. invertirá USD 18,28 millones en la carretera Paita-Yurimaguas de casi 1000 kilómetros, donde tienen planificado realizar intervenciones por conservación vial en las que se intervendrán 88,6 kilómetros de pavimentos en el Tramo 3: Rioja-Corral Quemado y de puentes en el Tramo 5: Piura-Olmos.

Por su parte el concesionario Intersur de IIRSA Sur Tramo 4 (Inambari-Azángaro) proyecta inversiones para este año superiores a los USD 21 millones en obras

referidas al Túnel Ollachea (obra civil y excavación) y a la culminación de obras accesorias y de seguridad vial.

De otro lado, Covinca, que administra el Tramo Vial Desvío Quilca-Arequipa (Repartición)-Matarani-Moquegua-Ilo-Tacna-La Concordia), en su plan de mejora de atención a los usuarios, dio inicio al plan piloto del pago de peaje sin contacto con tarjetas de débito o crédito, así como billeteras electrónicas.

La empresa Autopista del Norte (Aunor), concesionaria de la Red Vial 4, señaló que este año finalizará los trabajos de construcción del 75 % del Evitamiento Chimbote (km 10 al 40); además, implementará el sistema de pago con tarjetas, debido y/o crédito, en todas las casetas de peaje de la concesión.

Falta entregar terrenos

Otras empresas concesionarias manifestaron que sus inversiones para este año están sujetas a la entrega de terrenos y liberación de interferencias, así como de la aprobación de estudios diversos por parte del concedente de los contratos de concesión. En ese sentido, pidieron apoyo al Regulador para interceder, desde sus competencias, en la celeridad de dichos procesos.¹



¹ <https://www.gob.pe/institucion/ositran/noticias/933875-ositran-iirsa-norte-e-iirsa-sur-tramo-4-invertiran-casi-usd-40-millones-este-ano>



Datos de la obra : Datos generales de obra

1. Datos básicos de la obra

Código INIA		Estado	
62217	MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES		
Nombre de la obra			
CORREDOR VIAL INTEROCEANICO SUR PERU - BRASIL ORSA SUR TRAMO 4: PUENTE IHAMBARI - AZANGARO			
Estado de ejecución	Forma de ejecución	Modalidad de ejecución	Modalidad de concurso de ejecución
Sin Ejecución	SI/D.OO	Asociación Pública Privada - APP	Concurso de proyectos integrales
Tipo de APP		Concesionario	
Concesionada		MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES	
Régimen de concesionario		Número y fondo social del concesionario	
0		INTERSUR CONCESIONES SA	
Revisor	Firma APP	Noticia por el concesionario	Noticia de la obra ejecutada

Contraloría detecta deficiencias en red vial Puente Pucusana-Cerro Azul - Ica

La Red Vial N° 6 Puente Pucusana-Cerro Azul-Ica presenta una serie de riesgos en cuanto a las bermas, la señalización horizontal y vertical y elementos de encarrilamiento que afectan la calidad del servicio.

Así lo detectó la Contraloría General de la República durante una acción de control simultáneo, por lo que alertó al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) para que implementen las medidas preventivas y correctivas pertinentes.

En la acción de control identificó que en los sub tramos 1, 2, 3, 4 y 6, que incluye toda la vía concesionada, excepto el subtramo intercambio vial Chíncha y empalme San Andrés, no se está cumpliendo los parámetros exigidos en el contrato en lo que concierne a bermas, señalización horizontal y vertical, elementos de encarrilamiento y de los derechos de vía.

Asimismo, señaló la Contraloría, la supervisión no sigue una metodología que permita la detección oportuna de las deficiencias.

En su opinión, no se cumple con la ejecución de actividades de mantenimiento rutinario en determinados sectores. ²

² <https://andina.pe/agencia/noticia-contraloria-detecta-deficiencias-red-vial-puente-pucusanacerro-azulica-620983.aspx>



Ficha resumen de obra pública



Datos de la obra : Datos generales de obra

I. Datos básicos de la obra

Código institucional	Entidad		
02245	MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES		
Número de la obra			
Red Vial N° 8: Puente Pucallana - Cerro Azul - Ica			
Estado de ejecución	Modalidad de ejecución	Modalidad de ejecución	Modalidad de ejecución
Sin Ejecución	SF 0.00	Asociación Pública Privada - APP	No definido
Tipo de APP		Concesionario	
No definido		MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES	
Número de concesionario		Nombre del concesionario	
0		Concesionaria Vial del Perú S.A.	
Regulador	Modalidad	Vigencia de la concesión	Modalidad de ejecución

De manera similar a los ejemplos previamente presentados, se evidencia la existencia de numerosos proyectos de construcción de puentes que, lamentablemente, permanecen sin ejecución debido a la insuficiencia de recursos presupuestales. Esta situación refleja una necesidad urgente de priorizar la asignación de fondos para infraestructuras esenciales que promuevan la conectividad y el desarrollo de nuestras comunidades.



Por ello, resulta imprescindible establecer esta propuesta, que busca no solo garantizar los recursos necesarios, sino también acelerar la materialización de estos proyectos en beneficio del bienestar y progreso de la población.

II.- MARCO NORMATIVO

El proyecto de ley que asegura el cierre de brechas en el sector de transportes y comunicaciones se sustenta en un marco normativo robusto, compuesto por disposiciones constitucionales, leyes específicas y lineamientos internacionales que respaldan la planificación, ejecución y supervisión de políticas públicas en materia de infraestructura y desarrollo económico.

1. Constitución Política del Perú

- **Artículo 58** : El Estado orienta el desarrollo económico y actúa principalmente en áreas de infraestructura y servicios básicos.
- **Artículo 107** : Los congresistas tienen la facultad de proponer iniciativas legislativas.
- **Artículo 118, numeral 19** : El Presidente de la República tiene el deber de garantizar la ejecución de las leyes que fomentan el desarrollo del país.
- **Artículo 188** : Establece la autonomía de los gobiernos regionales y locales para ejecutar proyectos que benefician a sus comunidades.

2. Leyes Nacionales

- **Ley N° 32103** :
Ley que aprueba créditos suplementarios para el financiamiento de mayores gastos asociados a la reactivación económica y dicta otras medidas. Este proyecto toma como base el Anexo X de dicha ley, que prioriza inversiones específicas en infraestructura vial.
- **Ley N° 32185 - Ley de Presupuesto Público 2025** :
Marco legal que regula la asignación y uso de recursos públicos para el año fiscal 2025, incluyendo disposiciones complementarias que habilitan modificaciones presupuestarias para sectores estratégicos.
- **Ley Orgánica de Municipalidades (Ley N° 27972)** :
En su artículo 80, establece que las municipalidades son responsables de la promoción y ejecución de proyectos de infraestructura en su jurisdicción.
- **Ley Orgánica del Poder Ejecutivo (Ley N° 29158)** :
En su artículo 5, menciona que el Estado, a través de sus ministerios, debe priorizar acciones que fomenten la inclusión social y el desarrollo territorial.



3. Reglamentos y Normas Complementarias

- **Reglamento de la Ley de Presupuesto Público :**
Establece las disposiciones para la formulación, ejecución y modificación de presupuestos en entidades del sector público.
- **Directiva N° 001-2021-EF/50.01 :**
Lineamientos para la programación y ejecución presupuestaria en proyectos de inversión pública, emitidos por el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF).

4. Instrumentos Internacionales

- **Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (Objetivos de Desarrollo Sostenible - ODS) :**
 - **ODS 9 :** Promover infraestructura resiliente, sostenible e inclusiva.
 - **ODS 11 :** Garantizar acceso a infraestructura segura para todas las comunidades.
- **Acuerdo de París sobre Cambio Climático :**
Promueve inversiones en infraestructura sostenible y resiliente al cambio climático.

5. Jurisprudencia Relevante

- **Sentencia del Tribunal Constitucional :**
La STC N° 0006-2008-PI/TC reafirma la necesidad de garantizar un uso eficiente y equitativo de los recursos públicos para promover el desarrollo sostenible de las regiones.

III.- EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente propuesta legislativa está en plena conformidad con la Constitución Política del Perú y, en lugar de contravendría, refuerza el marco legal existente al promover y garantizar el derecho a la salud y seguridad ciudadana. Esta iniciativa busca generar un impacto positivo significativo tanto para las principales personas afectadas como para la sociedad en general. Para las personas, fomenta la responsabilidad, prevención de accidentes personales, evitación de sanciones legales y económicas y tranquilidad personal. Para la sociedad, crea una mayor seguridad vial, menor cantidad de accidentes, protección a los peatones, cumplimiento de la ley, reducción de costos para el estado y mejoras en el tráfico. Combatir estos problemas es esencial para mejorar la calidad de vida individual y construir una sociedad más saludable y justa, conforme a los principios de igualdad y justicia social consagrados en nuestra Constitución.

IV.- ANÁLISIS COSTO BENEFICIO.

El presente proyecto de ley no implica costos económicos adicionales al erario nacional ni modifica el presupuesto anual. En lugar de ello, está diseñado para beneficiar a la población que transitaran por dichos puentes y carreteras, generando múltiples ventajas que abarcan diversas áreas. Al proporcionar acceso y mejora en el tránsito donde se ven involucrados diversas ciudades de nuestro país, se busca mejorar significativamente el flujo vehicular, el tiempo de llegada entre ciudades y brindar una nueva alternativa de llegada, respetando las leyes y normas de nuestro país. Este enfoque integral contribuye al desarrollo de una sociedad responsable en búsqueda del bienestar general de la población.

V.- RELACIÓN CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO EXPRESADOS EN EL ACUERDO NACIONAL.

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

Nos comprometemos a 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.

9. Política de Seguridad Nacional

Nos comprometemos a mantener una política de seguridad nacional que garantice la independencia, soberanía, integridad territorial y la salvaguarda de los intereses nacionales. Consideramos que ésta es una tarea que involucra a la sociedad en su conjunto, a los organismos de conducción del Estado, en especial a las Fuerzas Armadas, en el marco de la Constitución y las leyes. En tal sentido, nos comprometemos a prevenir y afrontar cualquier amenaza externa o interna que ponga en peligro la paz social, la seguridad integral y el bienestar general.

21. Desarrollo en infraestructura y vivienda

Nos comprometemos a desarrollar la infraestructura y la vivienda con el fin de eliminar su déficit, hacer al país más competitivo, permitir su desarrollo sostenible



JORGE LUIS FLORES ANCACHI
Congresista de la República

Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres

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.

34. Ordenamiento y Gestión Territorial

Nos comprometemos a impulsar un proceso estratégico, integrado, eficaz y eficiente de ordenamiento y gestión territorial que asegure el desarrollo humano en todo el territorio nacional, en un ambiente de paz. Este proceso se basará en el conocimiento y la investigación de la excepcional diversidad del territorio y la sostenibilidad de sus ecosistemas; en la articulación intergubernamental e intersectorial; en el fomento de la libre iniciativa pública y privada; y en la promoción del diálogo, la participación ciudadana y la consulta previa a los pueblos originarios. Para estos efectos entendemos el territorio como el espacio que comprende el suelo, el subsuelo, el dominio marítimo, y el espacio aéreo que los cubre y en el que se desarrollan relaciones sociales, económicas, políticas y culturales entre las personas y el entorno natural, en un marco legal e institucional; y en el que convergen los intereses, identidades y culturas de las poblaciones.



Arq. JORGE LUIS FLORES ANCACHI
Congresista de la República