



## LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN ÓPTIMA DEL PROYECTO DE LA CARRETERA CENTRAL.

Los Congresistas de la República del Grupo Parlamentario "ALIANZA PARA EL PROGRESO", que suscriben, a iniciativa de **MAGALY R. RUÍZ RODRÍGUEZ**, en uso de las facultades que les confiere el Artículo 107° de la Constitución Política del Perú, y conforme a lo establecido en los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presentan la siguiente Iniciativa Legislativa:

### FÓRMULA LEGAL

#### LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN ÓPTIMA DEL PROYECTO CARRETERA CENTRAL CON CUI N° 2623129.

##### Artículo 1.- Objeto de la Ley.

La presente Ley tiene como objeto declarar de necesidad pública e interés nacional la ejecución óptima del proyecto de infraestructura denominado "Carretera Central", justificado por su impacto en la mejora de la conectividad vial entre la costa, sierra y selva del país, así como autorizar la expropiación de los bienes inmuebles que resulten necesarios para la ejecución del proyecto.

##### Artículo 2.- Declaración de necesidad pública e interés nacional y autorización para la expropiación de bienes inmuebles

Declárase de necesidad pública e interés nacional la ejecución óptima del proyecto "Carretera Central" y autorizase la expropiación de los bienes inmuebles que resulten estrictamente necesarios para la ejecución del proyecto, conforme a lo dispuesto en el Decreto Legislativo 1192, Ley Marco de Adquisición y Expropiación de Inmuebles, y demás disposiciones aplicables para la ejecución de obras de infraestructura.

La expropiación de los bienes inmuebles se realizará previa identificación precisa de los predios afectados, justificación detallada de la necesidad concreta de cada expropiación, y garantía del debido proceso y la indemnización justa a los propietarios afectados, de acuerdo con los estudios técnicos y legales que identifiquen los predios estrictamente necesarios para la realización del proyecto.

##### Artículo 3.- Sujeto activo y beneficiario

Precisase que el sujeto activo y beneficiario de las expropiaciones que se realicen como consecuencia de la declaratoria de necesidad pública e interés nacional, a que se refiere el artículo 2 de la presente Ley, es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con los gobiernos regionales y locales que corresponda, de conformidad con las disposiciones del Decreto Legislativo 1192, Ley Marco de Adquisición y Expropiación de Inmuebles, y demás normas aplicables para la ejecución de obras de infraestructura.

##### Artículo 4°. Financiamiento

Los gastos de implementación de lo dispuesto en la presente Ley se financiarán con cargo al presupuesto institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, sin demandar recursos

adicionales al tesoro público. El Ejecutivo podrá gestionar fuentes adicionales de financiamiento, tales como créditos internacionales o asociaciones público-privadas, en conformidad con la normativa vigente.



Firmado digitalmente por:  
RUIZ RODRIGUEZ Magaly  
Rosmery FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 09/04/2025 17:17:14-0500



Firmado digitalmente por:  
ACUÑA PERALTA Maria  
Grimaneza FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 11/04/2025 16:11:37-0500



Firmado digitalmente por:  
CAMONES SORIANO Lady  
Mercedes FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 11/04/2025 17:22:02-0500



Firmado digitalmente por:  
HEIDINGER BALLESTEROS  
Nelcy Lidia FAU 20161749126  
soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 11/04/2025 16:45:18-0500



Firmado digitalmente por:  
SOTO REYES Alejandro FAU  
20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 08/04/2025 16:56:42-0500



Firmado digitalmente por:  
SOTO REYES Alejandro FAU  
20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 08/04/2025 16:56:14-0500



Firmado digitalmente por:  
GARCIA CORREA Idelso  
Manuel FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 09/04/2025 17:21:18-0500

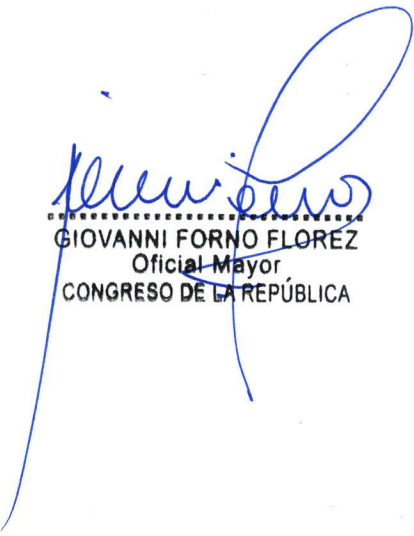


## CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **28** de **abril** de **2025**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 10915/2024-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

### 1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.

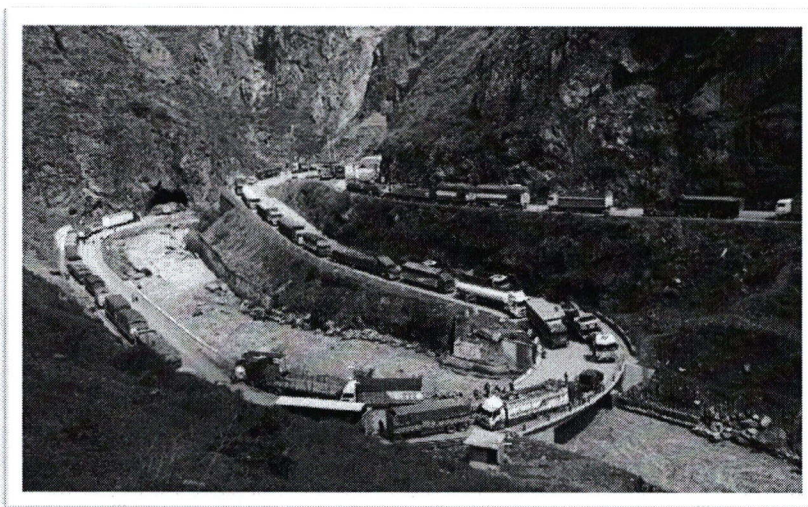


.....  
GIOVANNI FORNO FLOREZ  
Oficial Mayor  
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

## EXPOSICION DE MOTIVOS

### I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

La Carretera Central, una de las principales arterias de conexión entre la costa, sierra y selva del Perú, ha sido clave para el transporte de bienes, servicios y personas a lo largo de los años. Sin embargo, su infraestructura ha ido deteriorándose debido al incremento sostenido del tráfico vehicular, el envejecimiento de la vía y la falta de modernización. En las últimas décadas, se han hecho esfuerzos para mejorar algunos tramos de esta carretera, pero ninguno ha sido lo suficientemente integral para responder a las necesidades de conectividad entre las regiones, como es de observarse en la siguiente imagen:



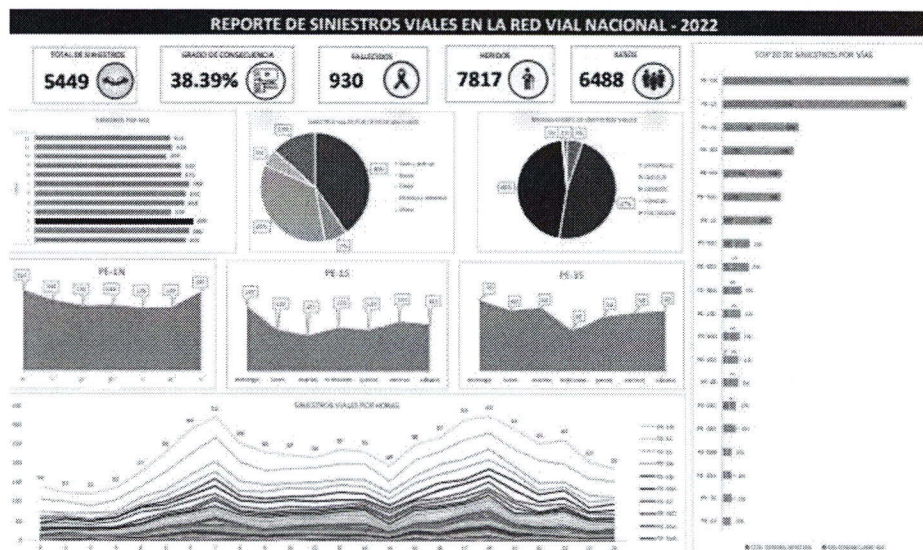
Fuente: Perú21

Según el diario Perú 21 en su página <https://peru21.pe/>, de fecha 26 de noviembre del 2023, con el titular "La Carretera Central es una bomba de tiempo: el flujo vehicular ya superó todos sus límites", señaló lo siguiente:

*"Un estudio de Provias Nacional reportó, en 2021, que sólo en el tramo del Puente Los Ángeles (Chaclacayo) hasta el Puente Ricardo Palma (Chosica) circulaban 9,228 vehículos diariamente (15,000 a 20,000 durante feriados largos). Esta cantidad dista totalmente de lo publicado en el Manual de Carreteras del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)."*<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Visto el 23 de setiembre de 2024, <https://peru21.pe/peru/la-carretera-central-es-una-bomba-de-tiempo-el-flujo-vehicular-ya-supero-todos-sus-limites-carretera-central-francia-colegio-de-ingenieros-lima-junin-ramiro-priale-noticia>

Además, de acuerdo al Reporte Estadístico de Siniestros Viales 2022 de SUTRAN<sup>2</sup>, se ha señalado que la longitudinal de la sierra sur carretera central sur (PE-3S) y la longitudinal de la sierra de la Carretera central Norte (PE-3N) ocupan el tercer y cuarto puesto del top 20 de siniestros por vías, conforme es de verse en el siguiente cuadro:



Fuente: SUTRAN

### Situación Actual de la Vía

Actualmente, la Carretera Central enfrenta una serie de problemas que dificultan su funcionalidad y seguridad. Entre los principales se encuentran el crecimiento del tráfico que supera la capacidad de la vía:

En la nota de prensa del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de la página <https://www.gob.pe/>, de fecha 05 de agosto de 2024, con el titular “MTC: Se restringe circulación de vehículos especiales de carga en la Carretera Central hasta el 2025”, se señala: “El incremento de la congestión vehicular, ocasionado a diario por vehículos con dimensiones excesivas como las unidades de transporte especiales y aquellas que transportan mercancías especiales, merma la capacidad de las vías de la Carretera Central y deteriora el pavimento de la carretera y de las estructuras viales como los puentes (...)”<sup>3</sup>.

Asimismo, el deterioro de la infraestructura como los baches, desniveles y falta de mantenimiento adecuado incrementa los costos de operación de los vehículos y el riesgo de accidentes:

En la página <https://ahora.com.pe/>, de fecha 06 de julio de 2024, con el titular “Huánuco exige nueva carretera central ante deterioro crítico”, señaló lo siguiente: “La carretera central de Huánuco, arteria vital para el desarrollo regional, se encuentra en

<sup>2</sup> SUTRAN (2022), Reporte Estadístico de Siniestros Viales 2022, recuperado de: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4489498/Reporte%20Estad%3%ADstico%20de%20Siniestros%20Viales%202022.pdf?v=1682695174>

<sup>3</sup> Visto el 14 de enero de 2025, <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/999089-mtc-se-restringe-circulacion-de-vehiculos-especiales-de-carga-en-la-carretera-central-hasta-el-2025>

*un estado de deterioro alarmante que amenaza con paralizar el progreso económico y turístico del departamento. Pedro Torres Mayta, coordinador de Seguridad Ciudadana, ha lanzado un llamado urgente a las autoridades para tomar medidas drásticas, incluyendo la remoción total de la capa asfáltica existente y la construcción de una nueva vía*<sup>4</sup>.

Por otro lado, la Carretera Central es una de las más peligrosas del país debido a su sinuoso trazado y la insuficiencia de señalización adecuada en muchos puntos:

En la página <https://www.infobae.com/peru/>, de fecha 10 de enero de 2025, con el titular "La carretera peruana que desafía la valentía: una ruta entre las más peligrosas de Sudamérica" señaló que: "El camino peruano que pone a prueba tanto el coraje como la habilidad al volante, mientras regala vistas inolvidables. En lo más recóndito del Perú, más allá de sus espectaculares maravillas arqueológicas y sus cautivadores paisajes, se halla una carretera que provoca tanto admiración como miedo. Oculta entre montañas y envuelta en neblinas, está catalogada como una de las rutas más peligrosas de Sudamérica. (...). Según un ranking elaborado por FUSO, destacada empresa de transporte que frecuentemente opera en estas rutas, se han identificado varias carreteras particularmente peligrosas en el país. La Carretera Central encabeza la lista, caracterizada por su difícil geografía montañosa, junto con curvas estrechas y pendientes fuertes. (...)"<sup>5</sup>.

Así también, la falta de infraestructura complementaria es insuficiente, como los centros de auxilio vial, y escasez de áreas de desvío en casos de emergencia:

En la página <https://coimsac.com/>, de fecha 13 de febrero de 2024, con el título "Desafíos y oportunidades en infraestructura vial en Perú", se menciona en el punto 2 sobre Deficiencias en la calidad de las carreteras existentes, señaló lo siguiente: "Otra preocupación importante es la calidad de las carreteras existentes en Perú. Muchas de las carreteras principales están en condiciones precarias debido a la falta de mantenimiento adecuado. Esto no solo aumenta los costos de transporte y logística para las empresas, sino que también aumenta el riesgo de accidentes de tránsito y retrasos en la entrega de productos. Ejemplo: La Carretera Central, una de las principales vías de acceso a la sierra central del país, ha sido objeto de críticas debido a su mal estado y a los constantes deslizamientos de tierra que dificultan su uso"<sup>6</sup>.

### **La importancia del Proyecto de Inversión denominado "Carretera Central"**

El proyecto de inversión de la carretera Central es fundamental para el desarrollo socioeconómico del país, conforme se ha desarrollado en el "PMO Vías" el 18 de setiembre de 2024, con el titular: "Nueva Carretera Central: El círculo virtuoso de la construcción", señalando lo siguiente:

***"La Nueva Carretera Central impulsará el crecimiento y el desarrollo económico a nivel nacional en un momento clave para el Perú***

<sup>4</sup> Visto el 14 de enero de 2025, <https://ahora.com.pe/huanuco-exige-nueva-carretera-central-ante-deterioro-critico/>

<sup>5</sup> Visto el 14 de enero de 2025, <https://www.infobae.com/peru/2024/02/19/esta-es-la-carretera-peruana-cuya-ruta-figura-entre-las-mas-peligrosas-de-sudamerica/>

<sup>6</sup> Visto el 23 de setiembre de 2024, <https://coimsac.com/2024/02/13/desafios-y-oportunidades-en-infraestructura-vial-en-peru/>

(...)

Más allá de la construcción, el proyecto promete beneficios a largo plazo para las regiones que están en el área de influencia. La mejora en la infraestructura de transporte atraerá inversiones privadas en sectores como el turismo, la agricultura y la manufactura. Las regiones a lo largo de la carretera verán un incremento en la inversión en infraestructura complementaria, como centros de distribución, hoteles y restaurantes, contribuyendo al desarrollo económico local, nacional y regional. Además, las oportunidades que ofrece la Nueva Carretera Central van más allá de su construcción, ya que su **operación y mantenimiento serán esenciales a lo largo de toda su extensión, generando nuevas oportunidades y prolongando su impacto positivo en el tiempo.**

La Nueva Carretera Central representa una oportunidad significativa para revitalizar y expandir la economía peruana. Al mejorar la conectividad, reducir costos logísticos y fomentar el desarrollo regional, **esta mega obra tiene el potencial de impulsar significativamente y ser un motor clave para el crecimiento económico del Perú.** Con la construcción en marcha, el país debe estar preparado para aprovechar los desafíos y oportunidades que surjan, asegurando que los beneficios de esta inversión se traduzcan en un desarrollo inclusivo y sostenible para todos los peruanos”<sup>7</sup>.

En términos generales, este proyecto será un motor clave para el crecimiento económico del Perú, mejorando la conectividad entre Lima y la macrorregión centro, reduciendo costos logísticos y facilitando el transporte de bienes, lo que beneficiará tanto a grandes exportadores como a pequeñas y medianas empresas. Además, su construcción generará miles de empleos directos e indirectos, estimulando la economía local y atrayendo inversiones en sectores como turismo, agricultura y manufactura. Esta mega obra no solo modernizará la infraestructura vial, sino que también impulsará un desarrollo económico inclusivo y sostenible, fortaleciendo la competitividad del país a nivel nacional e internacional.

Además, El Proyecto "Carretera Central" propone una intervención integral en los tramos más críticos, buscando la mejora de la transitabilidad y la optimización de los tiempos de viaje. Se estima que esta obra, una vez concluida, contribuirá significativamente a la reducción de costos logísticos y a la mejora de la seguridad vial en la región, lo que tendrá un impacto positivo en el desarrollo económico de las zonas involucradas, como es de apreciarse según lo indicado en el diario El Peruano de fecha 13 de febrero de 2024:

*“(...) la Nueva Carretera Central será la primera autopista de montaña del Perú y conectará Lima Metropolitana con la Macro Región Centro Amazónica, conformada por seis regiones: Huánuco, Pasco, Junín, Ucayali, Huancaavelica y Lima.*

*“Esta mega obra dinamizará la economía, reducirá los costos del transporte de carga pesada y facilitará el traslado de productos de exportación. Con la Nueva Carretera Central, habrá una conexión más rápida y eficiente con el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, el puerto del Callao y el futuro mega puerto de Chancay, lo cual significará mayores oportunidades comerciales y turísticas para más peruanos y más peruanas” (...)*<sup>8</sup>

<sup>7</sup> Visto el 14 de enero de 2025, <https://www.linkedin.com/pulse/nueva-carretera-central-el-c%C3%ADrculo-virtuoso-de-la-construcci%C3%B3n-ngzve/>

<sup>8</sup> Visto el 23 de setiembre de 2024, <https://elperuano.pe/noticia/235809-proyecto-de-la-nueva-carretera-central-tendra-una-inversion-superior-a-s-24-mil-millones>

En este sentido, la ejecución del Proyecto de la Carretera Central con Código Único de Inversiones N° 2623129 es una prioridad para el desarrollo económico y social del Perú. La aprobación de esta ley permitirá garantizar los recursos necesarios para su implementación, promoviendo un crecimiento más inclusivo y sostenible en las regiones afectadas. Declarar de necesidad pública e interés nacional este proyecto no solo permitirá agilizar los procedimientos técnicos y administrativos necesarios, sino que también asegurará el bienestar de miles de peruanos que dependen de esta infraestructura para su desarrollo diario. Por lo tanto, resulta imperativo que el Congreso de la República apruebe la presente iniciativa legislativa, en aras de impulsar el crecimiento económico y mejorar la calidad de vida de la población.

## II. EL EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

La presente iniciativa legislativa propone declarar de necesidad pública e interés nacional el proyecto "Mejoramiento de la Carretera Central con Código Único de Inversión N° 2623129", con lo cual se justificarán las acciones necesarias para la adquisición y expropiación de predios afectados por la ejecución de la obra. Estas expropiaciones se regirán bajo los lineamientos del Decreto Legislativo N° 1192, que establece la normativa para la adquisición y expropiación de inmuebles y la liberación de interferencias para proyectos de infraestructura. Según el artículo 25 de dicho decreto, es necesario que el Congreso apruebe una Ley autoritativa que indique la razón de necesidad pública que sustenta la expropiación de los predios involucrados. La aprobación de esta norma permitirá ejecutar el proyecto en los plazos previstos y garantizar la viabilidad y sostenibilidad de la obra, bajo el marco legal vigente.

## III. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

La ejecución del presente proyecto de ley, que declara de necesidad pública e interés nacional la ejecución óptima del proyecto "Carretera Central con CUI N° 2623129", permitirá la mejora sustancial de la infraestructura vial. Esta mejora promoverá una mayor seguridad, fluidez y capacidad de transporte, generando beneficios significativos para diversos actores.

Si bien el proyecto implica la expropiación de predios privados, estos costos serán ampliamente compensados por los beneficios sociales y económicos generados. La reducción de tiempos de transporte, la disminución del riesgo de accidentes y el aumento de la competitividad regional tendrán un impacto positivo en la calidad de vida de los ciudadanos y en el desarrollo del país.

El financiamiento de la implementación de este proyecto será asumido con el presupuesto del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), sin generar gastos adicionales al Tesoro Público. Además, se explorarán fuentes adicionales de financiamiento, como créditos internacionales y asociaciones público-privadas, para optimizar la ejecución del proyecto.

### Beneficios:

| Beneficiarios                                                      | Efectos Directos                                                                                     | Efectos Indirectos                                                                                                 |
|--------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Usuarios de la carretera<br>(transportistas, viajeros, residentes) | Reducción de tiempo de viaje,<br>disminución de accidentes                                           | Mayor acceso a servicios y oportunidades<br>laborales, mejora en la calidad de vida.                               |
| Empresas (agrícolas, mineras,<br>comerciales, turísticas)          | Reducción de costos de<br>transporte, mayor eficiencia<br>logística                                  | Expansión de mercados, aumento de la<br>competitividad, atracción de inversiones,<br>generación de empleo.         |
| Regiones (costa, sierra, selva)                                    | Mejora de conectividad, impulso al<br>desarrollo económico.                                          | Atracción de inversiones, fortalecimiento del<br>turismo                                                           |
| País                                                               | Aumento del PIB, fortalecimiento<br>de la infraestructura nacional,<br>mejora en la imagen del país. | Mayor integración regional, fortalecimiento del<br>mercado interno, aumento de la competitividad<br>internacional. |



|                |                                                                         |                                                              |
|----------------|-------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| Medio Ambiente | Reducción de la contaminación por la mejora de la fluidez del tránsito. | Estudios de impacto ambiental, y proyectos de reforestación. |
|----------------|-------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|

#### IV. RELACIÓN CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO EXPRESADAS EN EL ACUERDO NACIONAL

Esta iniciativa legislativa se enmarca en la Política de Estado N° 21, relacionada con el desarrollo de infraestructura y vivienda. El Estado se compromete a mejorar la infraestructura vial del país, con el fin de eliminar el déficit existente y hacer del Perú un país más competitivo y sostenible. La mejora de la Carretera Central responde a la necesidad de desarrollar ejes de integración nacional que permitan el crecimiento económico y la conexión efectiva entre las regiones de la costa y la sierra. Además, esta obra se encuentra alineada con los objetivos de fortalecer la red vial nacional, facilitando el comercio, el transporte de personas y productos, y contribuyendo al bienestar y desarrollo sostenible de las regiones involucradas.

Lima, 02 de abril de 2025.