

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE
DOCUMENTARIO

RECIBIDO

11 JULIO 2025 02:41 p. m.

FIRMADO DIGITALMENTE: ELOPEZ

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 09751/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA INTEROCEÁNICA VIAL CENTRO, A PARTIR DE LA ARTICULACIÓN DE LAS VÍAS NACIONALES LIMA, LA OROYA, TARMA Y ATALAYA CON DESTINO A BRASIL

**COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2024-2025**

Señor presidente:

Ha ingresado para estudio y dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones el Proyecto de Ley **9751/2024-CR**, presentado por el grupo parlamentario Fuerza Popular, a iniciativa del congresista Raúl Huamán Coronado, por el que propone la **"Ley que declara de interés nacional y de necesidad pública la construcción de la carretera interoceánica Vial Centro, a partir de las vías nacionales Lima, la Oroya, Tarma y Atalaya (Lima, Junín y Ucayali) con destino a Brasil"**

El presente dictamen fue aprobado por unanimidad, en la vigésimo primera sesión extraordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, realizada en la ciudad de Lima, el 20 de junio de 2025.

Votaron a favor los congresistas Hilda Marleny Portero López, Magaly Rosmery Ruíz Rodríguez, Segundo Acuña Peralta, Hamlet Echeverría Rodríguez, Alex Randu Flores Ramírez, Jeny Luz López Morales, Segundo Toribio Montalvo Cubas, Vivian Olivos Martínez, Karol Ivett Paredes Fonseca, Kelly Roxana Portalatino Ávalos, Cheryl Trigozo Reátegui, Oscar Zea Choquechambi y Jorge Arturo Zeballos Aponte.

La congresista Nilza Merly Chacón Trujillo presentó licencia.

I. Situación procesal

I.1 Antecedentes procedimentales

El Proyecto de Ley **9751/2024-CR**, fue presentado al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 12/12/2024 y fue decretado e ingresó a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 13/12/2024 como única comisión dictaminadora.

Admisibilidad del Proyecto de Ley 9751/2024-CR

La iniciativa legislativa en estudio cumple con los requisitos generales y específicos establecidos en los artículos 75, 76 y 77 del Reglamento del Congreso de la República para la admisibilidad de los proyectos de ley, por lo que se procedió a solicitar opiniones y a realizar el estudio correspondiente; asimismo, se ha tomado en consideración para su estudio el artículo 76 del Reglamento del Congreso, referido a la relación que se tiene con la Agenda 2024-2025¹ aprobada de conformidad con el artículo 29² y las políticas de Estado expresadas en el Acuerdo Nacional.

¹ La Agenda Legislativa es un instrumento concertado de planificación del trabajo parlamentario en materia legislativa y que el debate de los proyectos de ley ahí contenidos tiene prioridad, tanto en las comisiones como en el Pleno del Congreso. Fue aprobada mediante Resolución Legislativa del Congreso N° 006-2024-2025-CR publicada en *El Peruano* el 2 de noviembre de 2024.

² "Artículo 29.

(...)

Al inicio del Período Anual de Sesiones, los Grupos Parlamentarios y el Consejo de Ministros presentarán una propuesta

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 09751/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA INTEROCEÁNICA VIAL CENTRO, A PARTIR DE LA ARTICULACIÓN DE LAS VÍAS NACIONALES LIMA, LA OROYA, TARMA Y ATALAYA CON DESTINO A BRASIL

I.2 Antecedentes parlamentarios

El proyecto de ley tiene un antecedente legislativo en el periodo legislativo 2016-2021.

- **Proyecto de Ley N° 6916/2020-CR**, Ley que declara de necesidad pública y preferente interés nacional la carretera Interoceánica Vial Centro, a partir de las vías nacionales y departamentales existentes, desde Lima enlazado con Junín hasta Ucayali, con destino a Brasil. Este proyecto contó con un dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones de fecha 22 de abril de 2021 y luego fue aprobada en el Pleno del Congreso de la República con fecha 31 de mayo de 2021. La autógrafa fue remitida al Poder Ejecutivo con fecha 18 de junio de 2021 y con fecha 12 de julio de 2021, remitió observaciones. No obstante, el 17 de agosto de 2021 fue remitida al Archivo.

El proyecto de ley tiene un antecedente legislativo en el periodo legislativo 2021-2026:

- **Proyecto de Ley N° 03184/2022-CR**, Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional la construcción de la carretera Interoceánica Perú – Brasil, Tramo Chimbote-Tocache, el cual junto a once (11) proyectos de ley que incluían diversos proyectos de infraestructura vial, fueron acumulados en un dictamen que se aprobó en el Pleno del Congreso de la República el 12 de enero de 2023, emitiéndose la autógrafa correspondiente la cual fue promulgada mediante Ley N° 31698, Ley que declara de necesidad pública la construcción y mejoramiento de diversas vías de comunicación en el país, el 28 de febrero de 2023.

II. Contenido del proyecto de ley

El **Proyecto de Ley 9751/2024-CR**, consta de un artículo único, mediante el cual se declara de interés nacional y de necesidad pública la construcción de la carretera Interoceánica Vial Centro, a partir de las vías nacionales Lima, La Oroya, Tarma y Atalaya (Lima, Junín y Ucayali) con destino a Brasil, con el objetivo de enlazar los departamentos de Lima, Junín y Ucayali, conectando también con la República Federativa de Brasil, logrando la inclusión social y mejorando la economía de las poblaciones de la referida ruta comercial.

III. Marco normativo

III.1 Legislación nacional

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.

detallando los temas y proyectos de ley que consideren necesario debatir y aprobar durante dicho periodo. El Pleno del Congreso votará la inclusión en la Agenda Legislativa de estos proyectos, incluyéndose en la misma sólo a los que obtengan mayoría simple. El debate de estos proyectos de ley tiene prioridad, tanto en Comisiones como en el Pleno del Congreso, salvo lo dispuesto por el artículo 105 de la Constitución Política del Estado y no impide que puedan dictaminarse y debatirse otros proyectos."

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 09751/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA INTEROCEÁNICA VIAL CENTRO, A PARTIR DE LA ARTICULACIÓN DE LAS VÍAS NACIONALES LIMA, LA OROYA, TARMA Y ATALAYA CON DESTINO A BRASIL

- Ley N° 27446³, Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental
- Ley N° 27867⁴, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales
- Ley N° 27972⁵, Ley Orgánica de Municipalidades
- Ley N° 29370⁶, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Ley N° 28611⁷, Ley General del Ambiente
- Decreto Supremo N° 038-2001-AG⁸, Aprueban el Reglamento de la Ley de Áreas Naturales Protegidas
- Decreto Supremo N° 019-2009-MINAM⁹, Aprueban el Reglamento de la Ley N° 27466, Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental
- Decreto Supremo N° 003-2011-MINAM¹⁰, Aprueban modificación del artículo 116 del Reglamento de la Ley de Áreas Naturales Protegidas
- Decreto Supremo 005-2018-MTC¹¹, Decreto Supremo que establece disposiciones aplicables a los proyectos de infraestructura vial y para la actualización y/o modificación del Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC
- Decreto Legislativo N° 1362¹², Decreto Legislativo que regula la promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.

Las normas que regulan el proceso de consulta previa cuando se trate de decisiones legislativas o administrativas que afecten el derecho de los pueblos indígenas u originarios - tal como es el proyecto de ley bajo análisis - son las siguientes:

- Ley N° 29785¹³, Ley del derecho a la consulta previa a los pueblos indígenas u originarios, reconocido en el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).
- Decreto Supremo N° 001-2012-MC¹⁴, Reglamento de la Ley N° 29785 Ley del derecho a la consulta previa a los pueblos indígenas u originarios, reconocido en el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

III.2 Normas convencionales

- Convenio Número 169 de la OIT sobre Pueblos Indígenas y Tribales.
- Declaración de las Naciones Unidas sobre los derechos de los pueblos indígenas.

IV. Análisis del proyecto de ley

³ Publicada el 30 de mayo de 2001.

⁴ Publicada el 18 de noviembre de 2002.

⁵ Publicada el 27 de mayo de 2003.

⁶ Publicada el 3 de junio de 2009.

⁷ Publicada el 15 de octubre de 2005.

⁸ Publicado el 26 de junio de 2001.

⁹ Publicado el 25 de septiembre de 2009.

¹⁰ Publicado el 16 de febrero de 2011.

¹¹ Publicado el 2 de marzo de 2018.

¹² Publicado el 23 de julio de 2018.

¹³ Publicada el 7 de septiembre de 2011.

¹⁴ Publicado el 3 de abril de 2012.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 09751/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA INTEROCEÁNICA VIAL CENTRO, A PARTIR DE LA ARTICULACIÓN DE LAS VÍAS NACIONALES LIMA, LA OROYA, TARMA Y ATALAYA CON DESTINO A BRASIL

IV. 1 Análisis técnico

Declaración de necesidad pública e interés nacional¹⁵

Las propuestas normativas que incorporen las categorías necesidad pública e interés nacional deberán tener como objetivo el bienestar de la sociedad y reconducir a la satisfacción de los derechos fundamentales, lo cual tendrá como fin último la protección de la dignidad de la persona humana, atendiendo 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 aquellos dispositivos normativos en los que se incluyan las nociones jurídicas necesidad pública e interés nacional, se generan, en la mayoría de casos, una serie de efectos de los cuales se vislumbra que el Estado debe cumplir una serie de obligaciones que devienen en resultados cuantitativos y cualitativos. Respecto al primer resultado, implica que, para la ejecución de las prestaciones estatales resulte necesario que se autorice una transferencia de partida presupuestal para el sector correspondiente; mientras que, con referencia al segundo resultado se procura mejorar progresivamente la calidad de vida de los ciudadanos, lo cual deviene en brindar un mayor bienestar a la sociedad.

En este contexto, la doctrina ha sido desarrollada considerando que la necesidad pública está estrechamente ligada con obras de infraestructura requeridas por la sociedad.

El doctor Víctor García Toma, en su libro Análisis sistemático de la Constitución Peruana de 1993, refiere en cuanto a la necesidad pública que es el conjunto de medidas que redunden en beneficio, ventaja o utilidad a favor de la ciudadanía; por ejemplo, la realización de obras públicas. En puridad, en este específico aspecto hace referencia a las acciones que el Estado realiza en el campo de la construcción de infraestructura que luego pone al servicio de la población.

Por otro lado, la declaración de necesidad pública e interés nacional en obras de infraestructura permite el cierre de brechas, el desarrollo descentralizado de un país y elevar la competitividad del aparato productivo del Perú, y por ende el Estado logra a través de una ley declarativa planificar e impulsar la ejecución de algunas obras en favor de toda una población.

La importancia de las carreteras interoceánicas

Según diversa literatura son múltiples las ventajas que trae una carretera interoceánica. Entre ellos, se resaltan las siguientes:

1. Conectividad y comercio internacional

- Facilita el transporte de mercancías entre puertos de diferentes océanos sin necesidad de rodear continentes o usar canales marítimos congestionados.
- Reduce tiempos y costos logísticos, lo que mejora la competitividad de las exportaciones e

¹⁵ Informe Legal N° 036-2013-JUS/DNAJ —10 de abril de 2013— Informe Legal sobre la naturaleza jurídica e implicancias de las normas consideradas "declaraciones de necesidad pública e interés nacional".

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 09751/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA INTEROCEÁNICA VIAL CENTRO, A PARTIR DE LA ARTICULACIÓN DE LAS VÍAS NACIONALES LIMA, LA OROYA, TARMA Y ATALAYA CON DESTINO A BRASIL

importaciones.

2. Desarrollo e integración regional

- Impulsa el crecimiento económico en zonas tradicionalmente marginadas al integrarlas a cadenas de valor nacionales e internacionales.
- Atrae inversión privada y fomenta la creación de empleos en sectores como transporte, construcción, turismo y agroindustria.
- Promueve la cooperación entre países al establecer corredores logísticos que cruzan fronteras.

3. Seguridad y soberanía

- Mejora la presencia del Estado en regiones remotas, lo que puede contribuir a la reducción de actividades ilícitas y al fortalecimiento de la gobernabilidad.

Sin embargo, dado que las carreteras interoceánicas se construyen o pueden afectar zonas donde se ubican diversas comunidades indígenas o reservas naturales, es necesario que se afecte en lo menos posible ello y, en tal sentido, realizar evaluaciones de impacto ambiental y social, que se privilegie la consulta previa a las poblaciones involucradas y se garantice su sostenibilidad ambiental, social y financiera.

La carretera Interoceánica Vial Centro

Tal como detalla la exposición de motivos, la carretera Interoceánica Vial Centro es un ambicioso proyecto de integración vial en el Perú que busca conectar la costa, sierra y selva del país, extendiéndose hasta la frontera con Brasil. Es considerada una de las rutas más estratégicas para el desarrollo económico y logístico del centro del país.

Conforme se ha mencionado en los antecedentes, ya existe una norma previa que declaró de necesidad pública la construcción y mejoramiento de diversas vías de comunicación en el país, entre ellas la Carretera Interoceánica Perú-Brasil, tramo Chimbote-Tocache y sus variantes. En efecto, la Ley N° 31698 publicada el 28 de febrero de 2023 declaró ya hace casi tres años, la necesidad pública de la construcción de la citada vía, sin embargo, conforme se advierte solo fue del tramo Chimbote-Tocache y sus variantes y no de los tramos contemplados en el proyecto de ley en análisis.

En tal sentido, la norma declarativa que se propone contempla la articulación con otras vías nacionales, a efectos de que, en algún momento, conforme a la disponibilidad presupuestaria, se concrete en la ejecución completa y final de dicha vía interoceánica.

Respeto de aspectos de contenido ambiental

Conforme se ha detallado precedentemente, existió en el periodo legislativo 2016-2021, un proyecto de ley similar que fue observado por el Poder Ejecutivo y finalmente se archivó. Dichas observaciones señalaron que algunos tramos de la citada carretera interoceánica contenían ecosistemas en estado natural con baja intervención antrópica y que, ante una intervención (tales como apertura o construcción de una vía) se generaría un avance significativo de pérdida de bosque y alteración de sus ecosistemas y balance ecológico.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 09751/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA INTEROCEÁNICA VIAL CENTRO, A PARTIR DE LA ARTICULACIÓN DE LAS VÍAS NACIONALES LIMA, LA OROYA, TARMA Y ATALAYA CON DESTINO A BRASIL

Además, se precisó que la Carretera Interoceánica Vial Centro, con destino a Brasil, estaría superpuesta a la zona de amortiguamiento de la Reserva Comunal El Sira. En ese marco se debe considerar al Decreto Supremo 005-2018-MTC que, tiene por objeto establecer disposiciones aplicables a los proyectos de infraestructura vial y para la actualización y/o modificación del Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC, cautelando el cumplimiento de la normativa ambiental, de áreas naturales protegidas, y de aquella que garantiza la Protección de Pueblos Indígenas u Originarios en Situación de Aislamiento y en Situación de Contacto Inicial.

Por tanto, la ejecución de cualquier proyecto que involucre la pérdida de bosques naturales, alteración de los ecosistemas y la biodiversidad existente en la zona, requiere contar con la evaluación de impacto ambiental, así como los procesos de participación y consulta previa a los pueblos indígenas del lugar, de corresponder, para determinar su viabilidad ambiental y social, en virtud a lo establecido en la normatividad vigente, lo cual entonces ha sido incluido en el texto sustitutorio que se propone..

No obstante, cabe precisar que la ley que se propone es declarativa por lo que conforme lo ha señalado el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos en la Consulta Jurídica N° 24-2028-JUS/DGDNCR, *"no generan impacto económico en el presupuesto estatal, debido a que no imponen ninguna obligación jurídica, y la inobservancia en el cumplimiento de estas leyes, no genera, per se, ningún tipo de responsabilidad."* En ese sentido, cualquier análisis de impacto ambiental o de disposición de presupuestaria debe realizarse por quien construirá o implementará la vía, al momento que decida ejecutarse.

Intangibilidad de los contratos de concesión

El proyecto de ley en estudio incluye diversas vías nacionales Lima, La Oroya, Tarma y Atalaya (departamentos de Lima, Junín y Ucayali) con destino a Brasil, siendo que una parte de esas vías se encuentra actualmente concesionada.

En efecto, según ha señalado OSITRAN en la respuesta de opinión enviada a la Comisión, los tramos Puente Ricardo Palma – La Oroya (135,35 km), La Oroya – Huancayo (119.45 km), La Oroya – Dv Cerro de Pasco (122,57 km) forman parte del Contrato de Concesión del Tramo 2 IIRSA Centro: Puente Ricardo Palma - La Oroya - Huancayo y La Oroya - Dv Cerro de Pasco (en adelante, el Contrato de Concesión¹⁶), a cargo de la empresa concesionaria Sociedad Desarrollo Vial de los Andes S.A.C. (DEVIANDES), esto es un total de 337,37 kilómetros concesionados.

Por tanto, la construcción de la Carretera Interoceánica Vial Centro, referida en el Proyecto de Ley, podría afectar la vía concesionada de DEVIANDES en los tramos previamente señalados, lo cual consideramos no es posible, en atención a que ello vulnera el derecho constitucional a la libertad de contratación.

En efecto, el artículo 62° de la Constitución señala que:

"Artículo 62°. - La libertad de contratar garantiza que las partes pueden pactar válidamente según las normas vigentes al tiempo del contrato. Los términos contractuales no pueden ser modificados por leyes u otras disposiciones de cualquier clase. Los conflictos

¹⁶ Contrato suscrito el 27 de setiembre de 2010.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 09751/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA INTEROCEÁNICA VIAL CENTRO, A PARTIR DE LA ARTICULACIÓN DE LAS VÍAS NACIONALES LIMA, LA OROYA, TARMA Y ATALAYA CON DESTINO A BRASIL

derivados de la relación contractual sólo se solucionan en la vía arbitral o en la judicial, según los mecanismos de protección previstos en el contrato o contemplados en la ley.” (la negrita es nuestra)

Asimismo, el Tribunal Constitucional, en la Sentencia Plenaria 359/2020¹⁷ emitida en el Expediente N° 0006-2020-PI, de fecha 25 de agosto de 2020, en la demanda de inconstitucionalidad contra la Ley N° 31018, Ley que suspende el cobro de peajes en la red vial nacional, departamental y local concesionada, durante el estado de emergencia nacional, declarado a causa del brote del COVID-19, ya ha reconocido que los contratos no pueden ser modificados por mandato legal, por lo que se declaró inconstitucional la referida norma.

Los argumentos fueron los siguientes:

“44. A fin de garantizar la estabilidad de los contratos, se incluyó en la propia Constitución la prohibición de que las leyes modifiquen las condiciones pactadas por los agentes económicos. El artículo 62 expresamente establece que “los términos contractuales no pueden ser modificados por leyes u otras disposiciones de cualquier clase.

45. Se supera, de esta manera, la práctica frecuente de modificar los contratos por medio de normas que alteran las condiciones que las partes consideraron al contratar.

(...)

*86. A partir de todo lo revisado, este Tribunal debe concluir que la Ley 31018 vulnera el artículo 62 de la Constitución. **Esta ley viola la libertad contractual, al suspender el contenido contractual pactado por las partes relativo al cobro de peajes, pese a que los vehículos usan las carreteras concesionadas** y lo han realizado aun en los momentos más estrictos del estado de emergencia por la pandemia del COVID-19.*

*87. Como ya se ha revisado, la ley impugnada es, en realidad, un beneficio económico otorgado a las actividades de transporte, consistente en eximirlos del pago de peaje. Sin embargo, **al conceder tal beneficio, la ley viola el mandato del artículo 62 de la Constitución, conforme al cual los términos contractuales no se pueden modificar por leyes u otras disposiciones de cualquier clase.***

(...)

*89. Por último, este Tribunal aprecia que la Ley 31018 interviene en contratos de concesión que son **contratos-ley. Así, desacata el mandato del segundo párrafo del artículo 62 de la Constitución, según el cual estos “no pueden ser modificados legislativamente”.***

*90. En consecuencia, para este Tribunal, la ley cuestionada no solo **vulnera las garantías contractuales de los concesionarios, actuando de modo expresamente prohibido por el artículo 62 de la Constitución**, sino que también afectaría la continuidad de los servicios vinculados al mantenimiento y desarrollo de la infraestructura vial, en perjuicio de los usuarios del servicio.” (subrayado nuestro)*

¹⁷ <https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2020/00006-2020-AI.pdf>

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 09751/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA INTEROCEÁNICA VIAL CENTRO, A PARTIR DE LA ARTICULACIÓN DE LAS VÍAS NACIONALES LIMA, LA OROYA, TARMA Y ATALAYA CON DESTINO A BRASIL

Por tanto, se plantea en el texto sustitutorio la incorporación de un párrafo que incluya la disposición de estricto respeto a las concesiones vigentes a fin de evitar la declaratoria de inconstitucionalidad de la norma que se propone.

Pronunciamiento de asociaciones civiles o comunidades indígenas

Según información de acceso público, el Corredor Interoceánico Vial Centro ha sufrido cuestionamientos por parte de las comunidades indígenas, así como por la sociedad civil, desde el momento en que se presentaron propuestas legislativas referidas al mismo.

En efecto, en su momento cuando se debatió el proyecto de ley 6916/2020-CR, proyecto de ley similar en el periodo legislativo 2016-2021, la organización indígena ORAU (Organización Regional AIDSEP Ucayali) señaló que el proyecto de la carretera interoceánica Vial Centro impactaría a 25 comunidades indígenas directa e indirectamente, y que no ha existido mecanismos de participación ni de consulta previa¹⁸.

Así también señalaron que tampoco se considera una evaluación de los posibles impactos directos e indirectos socioambientales que pueda traer la ejecución de una carretera (deforestación, cambio de uso de suelo, fragmentación y degradación de ecosistemas), más aún si esta se desarrolla en áreas sensibles como la Amazonía, tampoco analiza el contexto social de la área de influencia como la presencia del narcotráfico identificados en la zona y los impactos que podría generar el desarrollo de la carretera en este contexto. Cabe señalar que con la Carretera Vial Interoceánica Sur estos problemas se potenciaron: la pequeña minería ha aumentado sin precedentes como el narcotráfico¹⁹.

Similar posición ha esgrimido la asociación DAR (Derecho, Ambiente y Recursos Naturales), la misma que ha referido que el proyecto de carretera se realiza sin sustento y en contradicción con documentos de planificación del Estado²⁰.

Por tanto, en la fórmula legal que se propone, a fin de compatibilizar las válidas y acertadas posiciones y argumentos de la sociedad civil y comunidades indígenas, se ha incluido un párrafo que dispone el respeto a la normativa ambiental y la realización de la consulta previa a los pueblos indígenas, reiterando que al tratarse de una ley declarativa no significa que se iniciará la ejecución del proyecto, sino que se pretende darle visibilidad a efectos que el Poder Ejecutivo le pueda dar prioridad.

IV.2 Análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad de la propuesta legislativa

La propuesta legislativa es necesaria porque permitirá la conectividad estratégica al buscar la

¹⁸ <https://dar.org.pe/congreso-aprobo-proyecto-de-ley-que-impulsa-carretera-interoceanica-centro/#:~:text=El%20Congreso%20de%20la%20Rep%C3%BAblica,la%20carretera%20Interoce%C3%A1nica%20Vial%20Centro.>

¹⁹ <https://dar.org.pe/congreso-aprobo-proyecto-de-ley-que-impulsa-carretera-interoceanica-centro/#:~:text=El%20Congreso%20de%20la%20Rep%C3%BAblica,la%20carretera%20Interoce%C3%A1nica%20Vial%20Centro.>

²⁰ <https://dar.org.pe/promesas-sin-sustento-otro-proyecto-vial-en-la-amazonia-que-apunta-sin-sustento-al-intercambio-comercial-con-brasil-el-caso-de-la-propuesta-de-carretera-bolognesi-puerto-breu/>

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 09751/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA INTEROCEÁNICA VIAL CENTRO, A PARTIR DE LA ARTICULACIÓN DE LAS VÍAS NACIONALES LIMA, LA OROYA, TARMA Y ATALAYA CON DESTINO A BRASIL

integración de la costa, sierra y selva del Perú, conectando Lima, Junín y Ucayali con Brasil, permitirá el desarrollo regional al promover la inclusión social, el comercio transfronterizo y la reducción de brechas de infraestructura. Además, se aprecia que existe un respaldo regional. El Gobierno Regional de Ucayali en documento expreso ha señalado que el proyecto se encuentra alineado con sus planes de desarrollo.

La propuesta legislativa es viable porque se está estableciendo párrafos expesos en los que se protege la normativa ambiental y los contratos vigentes a efectos que la declaración de voluntad política del legislador se respete y no sea cuestionada. Asimismo, debe tenerse presente que existen precedentes normativos que han declarado de interés nacional otras rutas interoceánicas.

La propuesta legislativa es oportuna en tanto existe un respaldo político y técnico desde los gobiernos regionales y además contribuye a mejorar la transitabilidad y conectividad de las regiones del Perú.

IV.3 Análisis del marco normativo y efecto de la vigencia de la norma

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, la iniciativa legislativa no puede contener propuesta de creación ni aumento del gasto público, por lo que la iniciativa materia de estudio cumple con lo señalado en las normas legales antes citadas y no contravienen la Constitución Política del Perú, ni ninguna norma legal peruana, en este aspecto.

El proyecto de ley examinado en el presente documento tiene como objeto declarar de interés nacional y necesidad pública la construcción e implementación de una carretera interoceánica vial, dada la importancia de esta para la mejora de las condiciones de transitabilidad en estas vías, para que el tráfico de pasajeros y cargas sea eficiente, económico, seguro, confiable durante todo el año.

Asimismo, el proyecto otorga visibilidad y prioridad política al proyecto, sin generar obligaciones presupuestarias inmediatas.

Finalmente, la formulación del texto sustitutorio propuesto permite que no se repitan las deficiencias que tuvo el proyecto de ley presentado en un periodo legislativo precedente estableciendo como obligatoriedad la realización del proceso de consulta previa según lo establecido en la Ley N° 29785 y su reglamento y cumpliendo con la normativa en materia ambiental vigente. De esta manera existe un efecto positivo pues se cumple con respetar los derechos colectivos de los pueblos indígenas, con enfoque intercultural y con adecuados procesos de difusión y socialización con cada uno de los actores involucrados.

CUADRO DEL PROYECTO DE LEY Y DE LA PROPUESTA DE TEXTO SUSTITUTORIO

Proyecto de Ley N° 9751/2024-CR	Propuesta de texto sustitutorio
TITULO DE LA LEY: LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y DE NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA INTEROCEANICA VIAL	TITULO DE LA LEY: LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA INTEROCEÁNICA VIAL CENTRO, A PARTIR DE LA ARTICULACIÓN DE LAS VÍAS

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 09751/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA INTEROCEÁNICA VIAL CENTRO, A PARTIR DE LA ARTICULACIÓN DE LAS VÍAS NACIONALES LIMA, LA OROYA, TARMA Y ATALAYA CON DESTINO A BRASIL

Proyecto de Ley N° 9751/2024-CR	Propuesta de texto sustitutorio
CENTRO, A PARTIR DE LAS VÍAS NACIONALES LIMA, LA OROYA, TARMA Y ATALAYA (LIMA, JUNÍN Y UCAYALÍ) CON DESTINO A BRASIL	NACIONALES LIMA, LA OROYA, TARMA Y ATALAYA CON DESTINO A BRASIL
Artículo Único. Declaratoria de interés nacional y de necesidad pública la construcción de la carretera interoceánica vial centro, a partir de las vías nacionales Lima, La Oroya, Tarma y Atalaya (Lima, Junín y Ucayali) con destino a Brasil. Declarase de interés nacional y de necesidad pública LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA INTEROCEANICA VIAL CENTRO, A PARTIR DE LAS VÍAS NACIONALES LIMA, LA OROYA, TARMA Y ATALAYA (LIMA, JUNÍN Y UCAYALÍ) CON DESTINO A BRASIL, con el objetivo de enlazar los departamentos de Lima, Junín y Ucayali, conectando también con la República Federativa de Brasil, logrando la inclusión social y mejorando la economía de las poblaciones de la referida ruta comercial.	Artículo único. Declaración de interés nacional Se declara de interés nacional la construcción de la carretera Interoceánica Vial Centro, a partir de la articulación de las vías nacionales Lima, La Oroya, Tarma y Atalaya con destino a Brasil, a fin de mejorar la conectividad y comercio internacional, promover el desarrollo e integración regional y mejorar la presencia del Estado en regiones remotas, lo cual contribuye a la reducción de actividades ilícitas y al fortalecimiento de la gobernabilidad. Las intervenciones vinculadas al proyecto de la carretera Interoceánica Vial Centro se ejecutarán siempre que exista factibilidad técnica, económica, ambiental, social y cultural, desarrollando el proceso de consulta previa según lo establecido en la Ley 29785, Ley del derecho a la consulta previa de los pueblos indígenas u originarios y su reglamento, y cumpliendo con la normativa en materia ambiental vigente, con estricto respeto a las concesiones vigentes y de los derechos colectivos de cada uno de los actores involucrados en todas las etapas del proyecto, con adecuados procesos de difusión y socialización y con implementación de políticas de sostenibilidad y planes de gestión de riesgos.

IV.4 Análisis de las opiniones e información recibidas

Para la elaboración del presente dictamen la Comisión de Transportes y Comunicaciones ha solicitado opinión a las siguientes entidades:

Fecha de envío	Institución	Documento
20/12/2024	Ministerio de Transportes y Comunicaciones -	Oficio N° 1015-2024-2025-CTC-HMPL-CR

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 09751/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA INTEROCEÁNICA VIAL CENTRO, A PARTIR DE LA ARTICULACIÓN DE LAS VÍAS NACIONALES LIMA, LA OROYA, TARMA Y ATALAYA CON DESTINO A BRASIL

Fecha de envío	Institución	Documento
	MTC	
20/12/2024	Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN	Oficio N° 1016-2024-2025-CTC-HMPL-CR
20/12/2024	Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional – Provías Nacional	Oficio N° 1017-2024-2025-CTC-HMPL-CR
20/12/2024	Gobierno Regional de Lima	Oficio N° 1018-2024-2025-CTC-HMPL-CR
20/12/2024	Gobierno Regional de Junín	Oficio N° 1019-2024-2025-CTC-HMPL-CR
20/12/2024	Cámara Peruana de la Construcción - CAPECO	Oficio N° 1020-2024-2025-CTC-HMPL-CR
20/12/2024	Gobierno Regional de Ucayali	Oficio N° 1021-2024-2025-CTC-HMPL-CR
20/12/2024	Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional - AFIN	Oficio N° 1022-2024-2025-CTC-HMPL-CR
20/12/2024	Municipalidad provincial de Atalaya	Oficio N° 1024-2024-2025-CTC-HMPL-CR
20/12/2025	Municipalidad provincial de Tarma	Oficio N° 1025-2024-2025-CTC-HMPL-CR
20/12/2025	Municipalidad provincial de Yauli – La Oroya	Oficio N° 1026-2024-2025-CTC-HMPL-CR

A la fecha, se han recibido las siguientes opiniones:

Fecha de recepción	Institución	Documento
23/01/2025	Gobierno Regional de Ucayali	Oficio N° 045-2024-GRU-GR
31/01/2025	Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público	Oficio N° 0106-2025-PD-OSITRAN

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 09751/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA INTEROCEÁNICA VIAL CENTRO, A PARTIR DE LA ARTICULACIÓN DE LAS VÍAS NACIONALES LIMA, LA OROYA, TARMA Y ATALAYA CON DESTINO A BRASIL

Las respuestas de opinión recibidas mencionan lo siguiente:

El **Gobierno Regional de Ucayali**, mediante Oficio N° 045-2024-GRU/GR, de fecha 21 de enero de 2025, adjunta cuatro informes:

- Informe Legal N° 004-2025-GRU-GGR-ORAJ

"Contando con las opiniones técnicas favorables de la Gerencia Regional de Desarrollo Económico y la Gerencia Regional de Infraestructura, respecto al Proyecto de Ley N°9751/2024-CR: "Ley que declara de interés nacional y de necesidad pública la construcción de la carretera interoceánica vial centro, a partir de las vías nacionales Lima, La Oroya, Tarma y Atalaya (Lima, Junín y Ucayali) con destino a Brasil", la Oficina Regional de Asesoría Jurídica opina que el Gobierno Regional de Ucayali, por intermedio del Gobernador Regional, debe respaldar la aprobación del proyecto de ley en la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República y su posterior aprobación en el Pleno."

Dicha opinión se sustenta en que:

"2.2. (...) Este artículo resalta la importancia de esta infraestructura no solo para el desarrollo interno de Perú, sino también para su conexión con Brasil, promoviendo la integración regional y el crecimiento económico en zonas estratégicas del país; el objetivo de este tipo de iniciativas es promover el desarrollo regional, mejorar la infraestructura y la conectividad en zonas clave para el crecimiento económico, y facilitar el comercio entre países vecinos, en este caso, Perú y Brasil; asimismo busca subsanar las deficiencias en la infraestructura de transporte en zonas cercanas a la frontera, permitiendo una mayor conexión interna que favorezca el progreso económico y social de las localidades, además de fomentar la integración regional y la competitividad internacional."

(...)

2.5. (...) de avanzar lo declarativo a su ejecución, esto debe articularse con lo previsto en la normativa forestal y de fauna silvestre respecto a la autorización de desboque otorgada por el SERFOR o la Autoridad Regional Forestal y de Fauna Silvestre, de acuerdo al nivel de evaluación ambiental exigible, considerando la mitigación de impactos ambientales y sociales, así como la compensación ecosistémica."

(...)

2.8. Al avanzar el interés nacional a la ejecución efectiva de la construcción de la carretera interoceánica Vial Centro, es crucial articular el proyecto con las normativas ambientales vigentes, especialmente aquellas relacionadas con la protección forestal y la fauna silvestre. Esto garantiza que la obra se realice de manera sostenible y respetuosa con el medio ambiente, cumpliendo con los procedimientos establecidos por la legislación peruana."

- Informe Legal N° 004-2025-GRU-GGR-ORAJ

"Que la construcción de la carretera interoceánica Vial Centro es un proyecto esencial para mejorar la conectividad y el comercio entre PERU y BRASIL, pero también conlleva grandes

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 09751/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA INTEROCEÁNICA VIAL CENTRO, A PARTIR DE LA ARTICULACIÓN DE LAS VÍAS NACIONALES LIMA, LA OROYA, TARMA Y ATALAYA CON DESTINO A BRASIL

desafíos técnicos, ambientales y sociales. Es fundamental que se lleve a cabo con un enfoque integral, considerando no solo la ejecución de la obra, sino también su impacto a largo plazo en la economía, el medio ambiente y las comunidades locales. Para ello, se deben implementar políticas de sostenibilidad, planes de gestión de riesgos y asegurar una adecuada participación de la comunidad en todas las etapas del proyecto.

Para la construcción vial se tendrá un estudio a nivel magno, desarrollándose y generándose impactos económicos, sociales e interés del Estado, para el desarrollo socioeconómico de la población beneficiaria directa e indirecta."

- Informe N° 003-2025-FVC

"La construcción de la carretera Interoceánica Vial Centro es un proyecto esencial para mejorar la conectividad y el comercio entre Perú y Brasil, pero también conlleva grandes desafíos técnicos, ambientales y sociales. Es fundamental que se lleve a cabo un enfoque integral, considerando no solo la ejecución de la obra, sino también su impacto a largo plazo en la economía, el medio ambiente y las comunidades locales. Para ello, se deben implementar políticas de sostenibilidad, planes de gestión de riesgos y asegurar una adecuada participación de la comunidad en todas las etapas del proyecto.

Para la construcción vial se tendrá un estudio a nivel magno, desarrollándose y generándose impactos económicos, sociales e interés del Estado, para el desarrollo socioeconómico de la población beneficiaria directa e indirecta."

- Informe N° 003-2025-GRU-GRDE-EMPC

"(...) notamos que esta propuesta legislativa tiene como objetivo destacar una circunstancia en la que el progreso de las localidades próximas a la frontera que son restringidos, por no decir nulo, y que una carretera que permita la conexión interna y con la República Federativa de Brasil facilitaría a mejorar los perfiles comerciales y económicos, no solo de estas localidades sino también de las regiones de nuestro país.

Asimismo, el impacto cuantitativo de la presente propuesta se materializa con el beneficio de mejorar nuestra alicaída economía, generando puestos de trabajo, contribuyendo con el turismo y desarrollo de nuestro territorio.

Estando alineado a nuestras políticas regionales como el Plan de Desarrollo Regional Concertado al 2033 – PDRC (OER 07 – Mejorar la Conectividad en el Departamento); el Plan Regional de Competitividad y Productividad al 2030 – PRCP (OP1 – Infraestructura), esta Gerencia Regional considera que es una oportunidad a la que nos sumamos para impulsarla.

En consecuencia, de avanzar de lo declarativo a su ejecución, esto debe articularse con lo previsto en la normativa forestal y de fauna silvestre respecto a la autorización de desbosque otorgado por el SERFOR o la Autoridad Regional Forestal y de Fauna Silvestre, de acuerdo al nivel de evaluación ambiental exigible, considerando la mitigación de impactos ambientales y sociales, así como la compensación ecosistémica."

El Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN, mediante Oficio N° 0106-2025-PD-OSITRAN, de fecha 30 de enero de 2025, firmado por la presidente del Consejo Directivo señala que:

"13. De acuerdo con el marco normativo antes expuesto, el Ositrán regula el comportamiento

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 09751/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA INTEROCEÁNICA VIAL CENTRO, A PARTIR DE LA ARTICULACIÓN DE LAS VÍAS NACIONALES LIMA, LA OROYA, TARMA Y ATALAYA CON DESTINO A BRASIL

de los mercados en los que actúan las empresas públicas o privadas que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público, la misma que abarca infraestructura aeroportuaria, portuaria, férrea y la red vial nacional; asimismo, y sin perjuicio de ello, este Organismo Regulador, supervisa el estricto cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios, para lo cual ejerce las funciones y atribuciones conferidas por Ley.

14. *La construcción de la Carretera Interoceánica Vial Centro, a la que hace referencia el Proyecto de Ley N° 9751/2024-CR, podría afectar la vía concesionada a cargo de la empresa concesionaria Desarrollo Vial de los Andes S. A. C. (DEVIANDES) que cuenta con un total de 337,37 kilómetros concesionados y recorre los siguientes tramos subdivididos de la siguiente forma: Puente Ricardo Palma – La Oroya (135,35 km), La Oroya – Huancayo (119.45 km), La Oroya – Dv Cerro de Pasco (122,57 km), aspecto que debe ser considerado y evaluado por el Concesionario y Concedente, como partes del Contrato de Concesión suscrito el 27 de setiembre de 2010.*

15. *Sin perjuicio de las precisiones antes indicadas, el Ositrán no ejerce funciones ni competencias relacionadas con la construcción de infraestructura vial, materia del citado Proyecto de Ley, siendo el Ministerio de Transportes y Comunicaciones competente en materia de infraestructuras de transporte de alcance nacional, compartiendo competencias con los gobiernos regionales y locales, respecto de infraestructura de transportes de alcance regional y local, de acuerdo con la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones."*

Análisis de las opiniones recibidas

Conforme se puede verificar, se han recibido dos opiniones las cuales son favorables, pero hacen importantes precisiones.

Así, el Gobierno Regional de Ucayali respalda el proyecto y considera que está alineado con sus políticas regionales (PDRC al 2033 y PRCP al 2030). Sin embargo, plantea dos condiciones clave:

- **Articulación ambiental:** La ejecución debe cumplir con la normativa forestal y de fauna silvestre (Ley N.º 29763), incluyendo autorizaciones de desbosque por parte del SERFOR o la autoridad regional competente.
- **Enfoque integral:** Se requiere planificación estratégica, sostenibilidad ambiental, participación comunitaria y evaluación de impactos sociales y económicos.

En similar posición, el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN no se opone al proyecto, pero advierte que:

- Parte del trazado propuesto afecta una vía concesionada (Tramo 2 IIRSA Centro, concesionado a DEVIANDES).
- Cualquier intervención en esa vía debe ser evaluada por el Concedente y el Concesionario, respetando el contrato de concesión vigente.
- El OSITRAN no tiene competencia en la construcción de infraestructura vial, pero sí en la supervisión de contratos de concesión.

En ese sentido, en concordancia a la finalidad que persigue el proyecto de ley en análisis, se ha optado por formular un texto sustitutorio que permita lograr la misma finalidad sin afectar contratos

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 09751/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA INTEROCEÁNICA VIAL CENTRO, A PARTIR DE LA ARTICULACIÓN DE LAS VÍAS NACIONALES LIMA, LA OROYA, TARMA Y ATALAYA CON DESTINO A BRASIL

vigentes.

V. Análisis costo beneficio

V.1 Costos

Tratándose de una ley declarativa no genera por sí misma gastos al erario nacional. El presupuesto estará considerado al momento que el Poder Ejecutivo decida poner en marcha el proyecto. Asimismo, debe tenerse presente lo señalado por el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos en la Consulta Jurídica N° 24-2028-JUS/DGDNCR, en donde estableció que *"las normas declarativas no generan impacto económico en el presupuesto estatal, debido a que no imponen ninguna obligación jurídica, y la inobservancia en el cumplimiento de estas leyes, no genera, per se, ningún tipo de responsabilidad."*

Queda en el ámbito del Poder Ejecutivo priorizar la ejecución del proyecto, desarrollar los estudios de preinversión, determinar los niveles de inversión, así como asignar los presupuestos para estos.

V.2 Beneficios

El Poder Legislativo deja constancia al Poder Ejecutivo de la necesidad de promover las inversiones y ejecutar proyectos de gran envergadura en el país, lo que conllevará a nuevas inversiones en infraestructura vial, incremento del empleo local, dinamización de la economía local, generando un círculo virtuoso económico y social. En el caso concreto, se permitirá la inclusión de zonas rurales, acceso a servicios, reducción de costos logísticos, etc.

En tal sentido, el proyecto presenta una alta rentabilidad social y económica, aunque conforme ya hemos detallado y se ha incluido en la fórmula legal, al momento de planificarse, se debe evitar conflictos contractuales con concesiones vigentes, cumplir con la normativa ambiental y de consulta previa y así asegurar su sostenibilidad a largo plazo.

VI. Conclusión

Por lo expuesto, la Comisión de Transportes y Comunicaciones de conformidad con el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, recomienda la **APROBACIÓN** del Proyecto de Ley 9751/2024-CR, con el siguiente **TEXTO SUSTITUTORIO**:

LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA INTEROCEÁNICA VIAL CENTRO, A PARTIR DE LA ARTICULACIÓN DE LAS VÍAS NACIONALES LIMA, LA OROYA, TARMA Y ATALAYA CON DESTINO A BRASIL

Artículo único. Declaración de interés nacional

Se declara de interés nacional la construcción de la carretera Interoceánica Vial Centro, a partir de la articulación de las vías nacionales Lima, La Oroya, Tarma y Atalaya con destino a Brasil, a fin de

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 09751/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA INTEROCEÁNICA VIAL CENTRO, A PARTIR DE LA ARTICULACIÓN DE LAS VÍAS NACIONALES LIMA, LA OROYA, TARMA Y ATALAYA CON DESTINO A BRASIL

mejorar la conectividad y comercio internacional, promover el desarrollo e integración regional y mejorar la presencia del Estado en regiones remotas, lo cual contribuye a la reducción de actividades ilícitas y al fortalecimiento de la gobernabilidad.

Las intervenciones vinculadas al proyecto de la carretera Interoceánica Vial Centro se ejecutarán siempre que exista factibilidad técnica, económica, ambiental, social y cultural, desarrollando el proceso de consulta previa según lo establecido en la Ley 29785, Ley del derecho a la consulta previa de los pueblos indígenas u originarios y su reglamento, y cumpliendo con la normativa en materia ambiental vigente, con estricto respeto a las concesiones vigentes y de los derechos colectivos de cada uno de los actores involucrados en todas las etapas del proyecto, con adecuados procesos de difusión y socialización y con implementación de políticas de sostenibilidad y planes de gestión de riesgos.

Salvo mejor parecer.
Dase cuenta.
Sala de la Comisión.

Lima, 20 de junio de 2025.



Firmado digitalmente por:
PORTERO LOPEZ Hilda
Marleny FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 01/07/2025 18:20:29-0500



Firmado digitalmente por:
MONTALVO CUBAS Segundo
Toribio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/07/2025 16:50:16-0500



Firmado digitalmente por:
RUIZ RODRIGUEZ Magaly
Rosmery FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/07/2025 11:47:50-0500



Firmado digitalmente por:
ACUÑA PERALTA Segundo
Hector FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 02/07/2025 16:20:05-0500



Firmado digitalmente por:
TRIGOZO REÁTEGUI Cheryl
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/07/2025 13:04:14-0500



Firmado digitalmente por:
CHACON TRUJILLO Nilza
Merly FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 02/07/2025 14:46:07-0500



Firmado digitalmente por:
FLORES RAMIREZ Alex Randu
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 04/07/2025 11:07:46-0500



Firmado digitalmente por:
ECHEVERRIA RODRIGUEZ
Hamlet FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/07/2025 16:12:32-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES FONSECA Karol
Ivett FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 07/07/2025 11:33:30-0500



Firmado digitalmente por:
ZEBALLOS APONTE Jorge
Arturo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 07/07/2025 12:38:10-0500



Firmado digitalmente por:
ZEA CHOQUECHAMBI Oscar
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 08/07/2025 11:23:24-0500



Firmado digitalmente por:
OLIVOS MARTINEZ Leslie
Vivian FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 07/07/2025 16:47:13-0500



Firmado digitalmente por:
PORTALATINO AVALOS Kelly
Roxana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 07/07/2025 15:42:52-0500



Firmado digitalmente por:
LOPEZ MORALES Jeny Luz
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 08/07/2025 12:25:01-0500